Histoire de Guerre
www.blindes-materiel.com

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL

M 05302 - 78 - F: 6,90 € - RD

N° 78 août-sept. 2007

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66, 00 DH

France 6,90 €

Le magazine de l'
INEDIT

AU MAROC LA LÉGION ET SES MOTORISÉS

BAROUD

En Belgique avec ceux du 1er GRDI

Nos Hotchkiss sur les ponts de l'Oise

Destin contrarié

LES CHARS DU FUTUR

AU TEMPS DU RÉARMEMENT

Tracteur d'artillerie Renault EG

Puissant Mortier de 220 de Bange

MORT TIER 280
55 371
7e RGT ARTIE 15e BAT

NOUVEAU

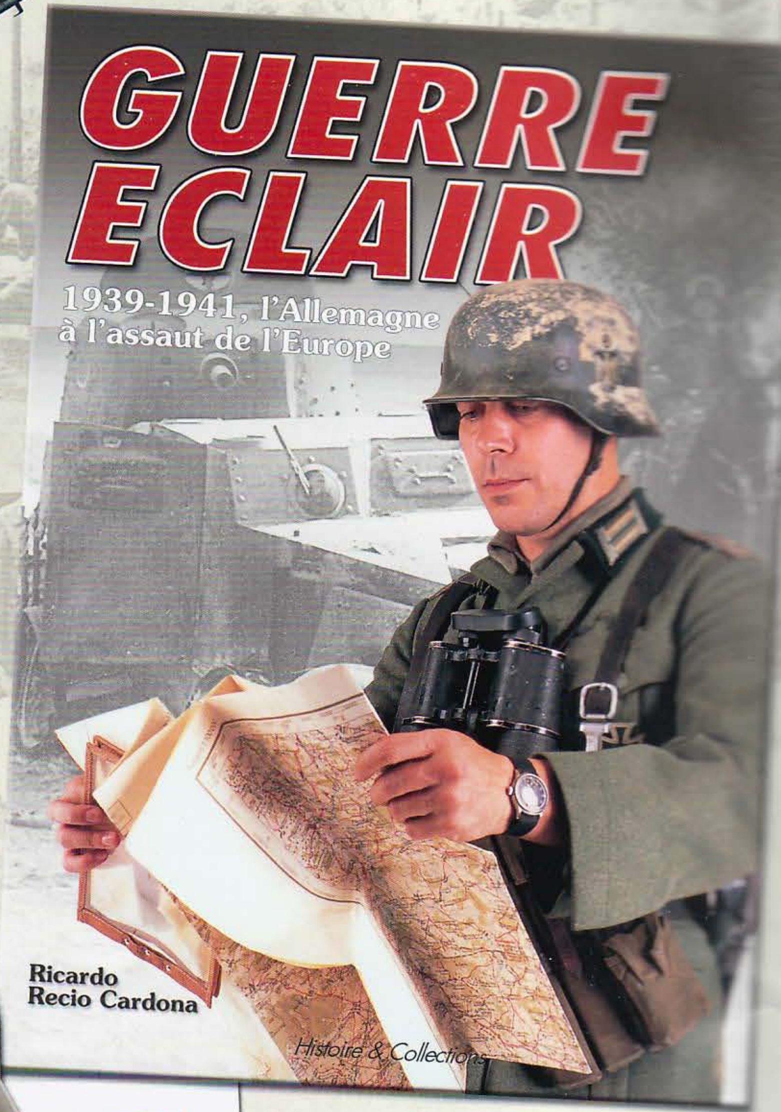
PARUTION AOUT 2007

GUERRE ECLAIR 1939-41, L'Allemagne à l'assaut de l'Europe

Cet ouvrage présente les différents concepts de la guerre éclair — le Blitzkrieg — au travers des différentes opérations entreprises par l'armée allemande de 1939 à 1941 :

- *la légion Condor en Espagne*
- *l'Anschluss et l'invasion de la Tchécoslovaquie*
- *la campagne de Pologne*
- *l'invasion de la Norvège*
- *la guerre à l'ouest*
- *l'invasion de la Grèce et de la Yougoslavie*
- *opération Barbarossa*

L'iconographie comporte de nombreuses images d'archives inédites, de photographies en couleurs montrant les uniformes de la Wehrmacht les plus représentatifs de cette période, ainsi que de nombreux profils d'avions et de chars, dont l'emploi combiné a été l'une des clés du succès du Blitzkrieg durant les premières années du conflit.



GUERRE ECLAIR

1939-1941, l'Allemagne
à l'assaut de l'Europe

Ricardo
Recio Cardona

Histoire & Collections

40,95€

FALLSCHIRM-JÄGER

Ci-contre et ci-dessous
Détails du casque, second modèle, utilisé par les parachutistes. On voit bien l'emblème national allemand, une décalcomanie, sur cette version destinée à la Luftwaffe.

108

Ricardo Recio Cardona est un des plus éminents spécialiste espagnol de l'histoire de l'Armée allemande.
Pilier de la rédaction d'Euro uniformes, il est mondialement connu pour ses études sur les volontaires espagnols de la légion Azul.

- Format 240 x 320 mm
- 216 pages
- 160 photographies historiques
- 170 illustration en couleurs
- 37 profils d'avions et de chars

Illustrations non contractuelles

BON DE COMMANDE PAGE 80

HistoirE de GUERRE
BLINDÉS
& MATÉRIEL
N° 78
août-septembre
2007
LE MAGAZINE
DE LA
MOTORISATION
MILITAIRE
À LA
FRANÇAISE

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, Ch. Dutrône, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois ✆ 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret ✆ 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet ✆ 01 40 2118 22
Aurélie Saintecroix ✆ 01 40 21 07 08

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva ✆ 01 40 21 15 33
Directrice des ventes : Patricia Douriquian ✆ 01 40 21 06 04
Responsables commerciales : Christine Vichy ✆ 01 40 21 75 34
et Nathalie Toutain ✆ 01 40 21 15 39

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26
Relations Presse : Sophie Kaufmann ✆ 01 40 21 15 36

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri, Nora Ajmi
▶ N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Pierre Parlange, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.
DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
▶ N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72
DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections,* SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212

Traitement de l'image : Studio graphique A&C / Julien Ghys
Impression : Imaye Graphic, BP 2159, 53021 Laval cedex 9
Printed in France/Imprimé en France
© Copyright Histoire & Collections 2007.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

8
Terrain et opérations Le 1er GRDI

54
TOE Les motorisés au Maroc

76
Artillerie Mortier de 220 de Bange

64
Terrain et opérations Le 14e BCC

48
Transmissions Le R 11

30
Idées Le testament d'Estienne

24
Motorisation 14-18 Renault EG

38
Industriels Le char de 20 tonnes

EDITORIAL

UN REGARD NEUF

Tout récemment, j'ai reçu le courriel fort sympathique d'un lecteur qui m'expliquait avoir acheté les quatre premiers numéros de la nouvelle formule du magazine du fait des sujets sur la Grande Guerre et — c'était là le but principal de son message — me demandait s'il pouvait « *s'abonner à GBM, sans crainte que les articles sur 1914-18 ne disparaissent* ». Je l'ai rassuré sur le champ, en lui confirmant ce qui fait l'essence même de notre magazine : la filiation logique, le *continuum* absolu, que l'on constate sur le plan des matériels de l'armée française, depuis la fin du XIXe siècle (artillerie du système de Bange puis à frein hydropneumatique, débuts de la motorisation, de la TSF et des services « modernes ») jusqu'à la campagne de mai-juin 1940. Du plus tôt où je me suis intéressé à notre armée de cette époque, ce point m'avait frappé : continuité totale.

Il est même, tout simplement, impossible d'expliquer et de détailler la situation matérielle de l'armée de terre en 1939 — en quelque domaine que ce soit — sans regarder un quart de sècle en arrière, car tout est parfaitement et intimement lié.

Par ailleurs, il n'y a pas 14-18, *puis un grand blanc,* puis 39-40. La période de l'entre-guerres, un peu tristounette et sans grand relief il est vrai dans les casernements du pays, représente un gisement richissime d'idées, d'études, de projets, d'expériences, de réalisations, de déploiement sur le terrain, si l'on veut bien se donner la peine de porter aux hommes et aux choses un regard neuf.

Ce numéro-ci en donne la juste mesure, sur les deux aspects « recherche et développement » d'une part, « opérations » d'autre part.

Concernant la R&D comme l'on dit en hexagonal courant, nous avons dans ce numéro un sujet traduisant la pensée d'un homme seul — le *testament du général Estienne* —, et un très gros et très important sujet — le *char de 20 tonnes* —, futur char G 1, matériel qui eut été, n'en doutons pas, le véritable char de bataille de l'armée française à l'horizon 1942-1943.

Sur les opérations de l'entre-guerres, c'est avec beaucoup de fierté que nous exhumons de l'oubli une opération de guerre rapide « *à la française, en vitesse* », utilisant d'importants moyens motorisés sous blindage. C'était au début de 1934 dans le sud marocain, quelques mois après la naissance, en Champagne, de la DLM, quelques mois avant la sortie de *Vers l'armée de métier.*

C'est cela que vous offre GBM : la mise en perspective du matériel, des idées, des opérations. Et un regard neuf sur de bons vieux sujets.

François Vauvillier

HistoirE de GuerrE
N°78
BLINDÉS & MATÉRIEL
Le magazine de l' INÉDIT
BAROUD
AU MAROC LA LÉGION ET SES MOTORISÉS
LES CHARS DU FUTUR
AU TEMPS DU RÉARMEMENT

En couverture.
Ces légionnaires de la compagnie montée automobile du 4e REI tentent de trouver de l'ombre à côté de leur AMD Panhard TOE. C'est la dernière opération de pacification du Maroc, et en même temps la première grande opération motorisée en situation réelle de combat pour l'armée française. En bas de page, l'avant-projet de char de 20 tonnes Poniatowski présente, en exclusivité, son armement complet. Et la Grande Guerre est évoquée par un puissant tracteur Renault EG.
(Couleurs L. Lecocq)

Histoire de Guerre
Blindés & Matériel

VOS RÉACTIONS, VOS

Développez les solutions techniques

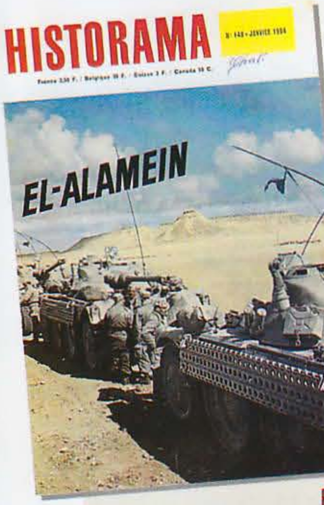
Bravo pour votre magazine **GBM**.

Comme un autre lecteur, A. Woygnet, qui le signalait déjà dans le numéro d'avril-mai, je serais très intéressé que vous détailliez davantage (description, schéma) les solutions originales développées par vos ingénieurs pour les transmissions de certains engins comme les Laffly, Lorraine, Châtillon-Panhard (différentiel central, transmission en X, etc.), char B 1*bis* (appareil Naeder notamment) et bien d'autres.

Bonne continuation et longue vie à votre magazine.

Hervé Denis, B-6183 Trazegnies

Une erreur qui n'est pas nôtre...
(Historama, janvier 1964)



Effets secondaires persistants

Pourriez-vous me dire en quelle année les Allemands ont mis ce blindé en service dans leur armée (➨ couverture d'*Historama* de janvier 1964, ci-contre), sachant que l'EBR des usines Panhard d'après-guerre lui ressemble beaucoup ?

M. Matrat, 03200 Vichy

FV Ressemblance plus que frappante en effet. Votre question pointe un problème récurrent qui est celui de l'erreur Hénaurme commise un jour, et qui va tromper le public pendant des décennies. Car tout le monde n'étant pas censé connaître le matériel, de bonne foi, l'on peut se laisser abuser lorsque l'on débute dans cette matière. Donc, la couverture en question montre bien des EBR, avec équipages français (et non pas une unité de l'Afrika Korps). Pour l'Histoire, rappelons que le remarquable blindé Panhard à huit roues est né en... 1940, sous une taille réduite *(➨ **GBM** 75 page 48)* et qu'il aurait pu entrer en service dès la fin 1941 sous le nom d'AM 40 P. L'anachronisme d'*Historama* aurait donc pu ne pas en être un.

ERRATA ET COMPLÉMENTS D'INFORMATION

Le niveau de soin mis dans la rédaction de **GBM** n'a d'égal que l'attention portée par nos lecteurs au moindre détail. Stupéfiant...

Le 12e GRCA

Page 58 (précisions géographiques et historiques). La ville de La Guerche n'est pas dans le département de la Creuse. En provenance de Loches, le 1er GRCA a traversé la Creuse (la rivière) à La Guerche (Indre-et-Loire) pour se retrouver ensuite à l'abri d'éventuelles attaques aériennes dans la forêt de la Guerche (département de la Vienne), située au nord-est de Chatellerault.

Un peu plus bas, il est question le 21 juin de « Vonneuil », localité introuvable. Il pourrait s'agir plutôt de la commune de Vouneuil-sur-Vienne (département de la Vienne), à 11 km au sud de Chatellerault.

*(Courrier de Loïc Richard, 86800 Sèvres-Anxaumont qui souhaite « longue vie à **GBM** ».)*

Avec ceux du REC

Page 63, légende du profil de l'AMD Panhard 165/175 TOE : la mention du 5/1er REC pour ce véhicule est à retirer.

Page 64, photo du bas : le point d'interrogation suivant la mention « 5/1er REC » peut être enlevé. Dans le livre historique du 1er REC (édité par *Képi Blanc*), figure en effet la même photo avec la légende suivante : « *blindé radio du peloton Lennuyeux. Le lieutenant est de dos. À gauche, le maréchal des logis Eliko, frère du prince Amilakvari* ». La précision de la légende ne met guère en doute l'affectation de cet engin du 5e escadron du REC, dont le lieutenant Lennuyeux est lui-même une figure.

(Courrier de François Pelissier, 84830 Sérignan, qui précise : « Bravo et merci pour votre travail ». *Bravo à vous aussi. Gageons que vous lirez avec la plus extrême attention l'article pp. 54-63 de ce numéro).*

Erreur en-deça, vérité au-delà

J'ai relevé dans **GBM** 77 page 68 une erreur concernant la photo du haut : les automitrailleuses montrées sont des Peugeot, et non pas des Renault. Membre du CAMP (Club autos miniatures Peugeot), je réalise des maquettes artisanales. Merci pour votre revue que je trouve formidable et que j'attendais depuis longtemps.

Franck Petit
75020 Paris

FV Sur quel indice peut-on indiquer que ces automitrailleuses modèle 1915 sont des Peugeot ou des Renault ? Sous cet angle, avec les hommes masquant les capots moteurs, les deux matériels sont, à ma connaissance, identiques (carrosserie modèle 1915). Avez-vous un truc pour les reconnaître de l'arrière ? J'ai penché pour Renault du fait de la fixation de l'aile arrière, mais ce n'est pas flagrant.

Canon de 155 court et motorisation

Je suis un inconditionnel de votre revue. Tout y est de qualité : textes, planches, photos, etc.

Je lis actuellement « *La 15e batterie* » de Paul Adrien. Il s'agit des récits de combats de mai-juin 1940 à la 6e DIC et il y est question notamment du 155 court de campagne modèle 1915. Or, dans **GBM** 74 figure un article sur le modèle 1915 de Saint-Chamond et, dans **GBM** 77, je découvre l'existence du modèle 1915 de Schneider (dont je ne connaissais jusqu'à présent que la version 1917).

Pourriez-vous éclairer ma lanterne : de quel 155 court modèle 1915 s'agit-il donc dans l'ouvrage cité ? Et d'autre part, merci de poursuivre la série *Motorisation*.

Vincent Poulain *(via internet)*

FV Dans le contexte d'une artillerie divisionnaire en 1940 (en l'occurrence 223e RA lourde coloniale de la 6e DIC), il ne peut s'agir que du matériel Schneider. Car à cette époque, le 155 C Saint-Chamond n'est conservé en service (88 pièces au total) que dans les RAP de la ligne Maginot.

Concernant la série *Motorisation*, la tâche est immense, surtout du fait que je travaille simultanément sur les deux guerres mondiales. Avec le présent numéro s'achève la trilogie des tracteurs lourds de 14-18. Dès **GBM** 79, je reviens à 1940 avec un beau sujet tous terrains Latil, mais je compte aborder aussi une marque célèbre de camions de la Grande Guerre. Tout vient à temps...

Mon grand-père était au 12e GRCA

Je suis le petit-fils du capitaine Robert Lebel, chef de l'escadron moto du 12e GRCA en mai et juin 1940 à Stonne et Blois ; batailles sur lesquelles vous venez de publier un superbe article de Christophe Dutrône dans **GBM** 77.

Je suis très heureux de l'intérêt ainsi porté aux hommes du 12e GRCA et me réjouis qu'il y ait enfin un article à leur sujet. Ne méritent-ils pas d'être plus connus ? Particulièrement, suite aux articles récents sur le 6e GRDI qui laissent presque penser qu'ils étaient les seuls cavaliers à Stonne !

Olivier Blanc-Brude, 75010 Paris

FV Tous les anciens de 1940 qui se sont vaillamment battus méritent d'être mieux connus, sans distinction d'arme ni de subdivision. Mais aucun sujet ne peut échapper au phénomène du vedettariat. Un jour le 15e BCC a « son » livre, un autre jour le 6e GRDI a « son » hors-série puis un article... Et les autres ? Et bien, l'exis-

NOTE
Le lecteur cité dans l'éditorial et passionné par la Grande Guerre est Eric Gallaud.

Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM
(Détail de la couverture de La Science et la Vie, *janvier 1940)*

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

tence de **GBM** permet de leur rendre hommage, au coup par coup. En réalité, l'élément déterminant pour la publication est l'existence d'une iconographie suffisante et de qualité. Nous aimerions, dans un monde parfait, traiter tous les régiments, tous les bataillons, tous les groupes, car ce serait justice. Mais ce n'est techniquement pas possible, et c'est souvent entre le hasard et la providence que se trouve la clé d'un article sur une unité précise.

Élargir l'éventail ?

J'ai découvert votre revue avec le numéro 74 et j'ai tout de suite été conquis par le concept du *tout français.* Cela nous change du duo habituel germano-américain et nous fait découvrir bon nombre de matériels et de faits de guerre pas ou peu connus. Je me suis d'ailleurs abonné dès le numéro 75. Une seule réserve : pourquoi vous limiter à la période 1914-1940 et ne pas être le magazine de tout le matériel français qui n'est plus en activité. Je pense aux AML, EBR, AMX 13 — et d'autres que justement je ne connais pas — ainsi que les campagnes auxquelles ils ont participé, Indochine, Algérie, Suez, Kolwezi, etc. Ainsi **GBM** deviendrait une sorte de bible incontournable du matériel français. Ceci dit, encore une fois, bravo.

Fabrice Le Verger, 79450 Magné

FV Je préfère pour le moment me limiter à la période qui s'étend des origines de la motorisation à 1940 (➡ *éditorial page 3).* Il y a déjà tant à dire sur les matériels et les idées de ces décennies. Mais c'est aussi un problème de compétence. Avec **GBM** dans sa formule actuelle, je maîtrise, sinon les sujets, du moins le thème général de bout en bout, ce qui est une garantie pour les lecteurs. Une « *bible incontournable* » est peut-être à ce prix...

Et la DCA, ne l'oubliez pas

Je vous félicite pour votre revue. Peut-être allez-vous pouvoir aborder de manière approfondie, notamment, du matériel de DCA français ? Quid des 13,2, des 25, des 37, des 75 et des 90 CA ? Quels modèles ? Quelles performances ? Quels résultats ? Ceci pour vos rubriques *Artillerie.* Quant aux spécialistes de la TSF, à quand un article sur les débuts du « radar » français en 1940 : les prototypes, les essais, la collaboration franco-britannique, la salle de traitement de Chantilly, le moulin de Sannois, les essais de la maine, etc. Bon courage et à bientôt.

Jérome Fillion 60260 Lamorlaye.

FV Bigre, voilà des sommaires potentiellement bien remplis pour les prochaines années. Deux des auteurs de **GBM** n'auront pas manqué d'être réceptifs à vos judicieuses suggestions. Soyez rassuré : la DCA est pour demain, ou quasiment. Et quant à la guerre des ondes, Aimé Salles est « *à l'écoute* », oserai-je dire.

Briser les tabous

Je tiens à vous féliciter pour le contenu absolument remarquable de votre revue, dont j'approuve la totalité des articles. Quel bonheur de lire une revue historique spécialisée qui brise enfin les tabous, les mensonges et les préjugés sur notre héroique armée de 1940. Par la publication de votre revue, vous accomplissez une œuvre de justice qui est digne d'être soulignée et encouragée. Je reste un de vos fidèles lecteurs et j'admire la précision historique de votre travail, ainsi que celle de vos excellents collaborateurs.

Dominique Lormier (« *Comme des Lions* »)

FV Cher confrère, merci de cette bonne lettre et merci pour eux.

« Toucher » les véhicules

Simple amateur de véhicules blindés, je dois vous avouer avoir toujours été bien plus impressionné par les « créatures » allemandes et soviétiques de la Seconde Guerre que par toute autre. Je dois porter à votre crédit d'avoir réussi à ouvrir mon esprit à d'autres matériels, français en l'occurrence. Votre approche est un juste dosage de technique, d'histoire, de variété, bref : séduisante. La somme d'informations délivrée dans chaque numéro est tout simplement impressionnante et je me dis qu'après tout, pour en arriver à un tel degré de savoir, vos sources doivent être aussi riches que variées. Dès lors, permettez-moi une simple suggestion : vous serait-il possible, en fin d'articles, de renseigner le lecteur où il peut aller « toucher » des exemplaires subsistants de ces matériels ? Cela pourrait être très utile au maquettiste. En cas de carence en information de ce genre, une simple phrase signalant que vous ignorez s'il en subsiste de nos jours vous procurera le cas échéant un flot de courrier.

Vous imaginant croulant sous les éloges, plus que mérités dois-je insister, je n'attends pas de réponse à ce courriel. Sachez qu'en Belgique aussi, vous comptez des lecteurs que votre savoir-faire, et celui de votre équipe, ont réussi à fidéliser. Continuez ainsi. Bravo.

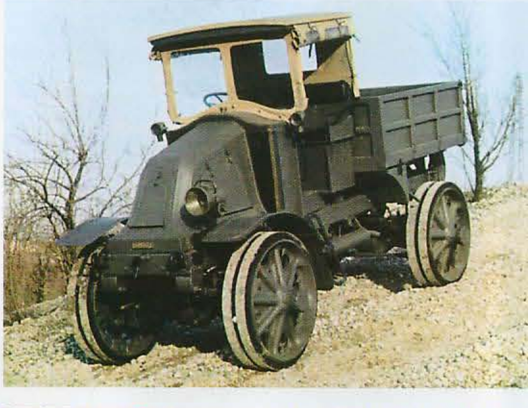
Luc Malchair, Liége (Belgique)

FV Votre courriel très sympathique me touche d'autant plus que, de Belgique, votre regard sur **GBM** est, forcément, plus objectif. Sur la « *somme d'informations* » délivrée, étant féru aussi de littérature anglo-saxonne spécialisée, j'ai toujours souffert du manque de documentation disponible internationalement sur les matériels français. C'est pourquoi je me suis lancé, il y a une bonne trentaine d'années, dans ces études passionnées : l'on n'écrit souvent que ce que l'on aurait aimé lire... Et me voici récompensé, notamment en vous ayant intéressé au matériel français.

Sur l'idée d'indiquer où trouver des survivants de chaque modèle étudié, je la saisis en publiant ci-contre deux véhicules plutôt rares traités dans ce numéro. Mais le champ est vaste, la chasse est libre, et je préfère laisser le soin aux lecteurs de **GBM** d'envoyer leurs photographies prises au hasard des sorties de véhicules anciens, ou dans les musées. À vous tous de jouer, ces pages abriteront désormais vos photos de véhicules militaires français exposés ou restaurés.

Savoie : juin 1940
L'ultime victoire (vol.2)
L'attaque allemande (Savoie, Haute-Savoie, Isère)
Laurent Demouzon

Vient de paraître
SAVOIE : JUIN 1940, L'ULTIME VICTOIRE, volume 2
de Laurent Demouzon
La bataille des Alpes est le sujet de prédilection de Laurent Demouzon, qui y consacre sa vie. Ce second volume est spécialement intéressant car il montre comment les hommes du général Olry, au-delà de leur mission naturelle de faire front à la menace italienne, ont tenu tête, avec de faibles moyens réunis dans l'urgence, le « groupement Cartier », à l'irruption de l'armée allemande sur leurs arrières. Des pages d'Histoire oubliées sont exhumées, relatées, détaillées avec grande précision. Une belle iconographie (coup de cœur pour les 105 L 36 SR de la trouée de Voreppe) nous conduit sur les haut-lieux de cette bataille défensive menée avec brio par les soldats de l'armée des Alpes. *Chez l'auteur, 13 B, hameau « la Rolande », 73100 Brison Saint-Innocent. ISBN : 2-9519-6913-9*



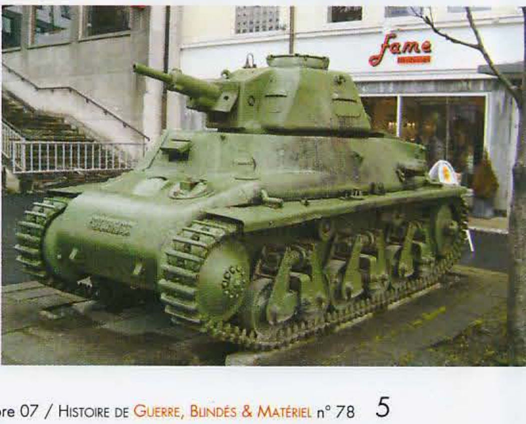


Photo Tommy Eriksen, Norvège

En haut, **le tracteur Renault EG préservé par la Fondation Berliet.** *Ci-contre,* **un Hotchkiss H 39 en plein centre-ville, mais pas n'importe où : dans un haut-lieu des combats de 1940, très, très au Nord : à Narvik !** *(DR et via Rolf. S. Ask)*

www.collect-world.com
VENTE PAR CORRESPONDANCE
FORCES OF VALOR, 21th CENTURY TOYS, ATTACK HOBBY KITS, HELLER, ELITE FORCE, SOLIDO-VEREM
KUBELWAGEN TYPE 82 Normandie 1/32 = 20.95 € - JUNKERS 87B-STG1 1/72 = 18.95 €
Sarl collect-world - l'aubinière - 61800 MONTSECRET
Tél / Fax : 02 33 96 02 79 - Port : 068 3000 430

ET TOUJOURS GAMELIN...

Le général Gamelin sur le terrain, en mars 1940. Cet homme cloué au pilori de l'Histoire a-t-il été le seul responsable du désastre, ou du moins le principal ? Cette question demeurera éternellement, et légitimement, posée. *(Coll. F. Vauvillier)*

Aimé SALLES
Opération I.R.M.A.
1900 à 1918
de l'étincelle à la TM

Le premier volume d'une série de trois DVD consacrés, par Aimé Salles, au matériel radio de conception française des origines à 1960, est actuellement sous presse et sera disponible à partir du 2 octobre. Ce premier DVD est consacré à la période 1900 1918. Les lecteurs de GBM intéressés par le matériel radio trouveront dans ces DVD un panorama imagé quasi exhaustif des appareils réalisés (plus de 700 documentés sur toute la période) et les informations permettant d'apprécier l'évolution de la radio sur un peu plus d'un demi siècle.
Contact : Radiofil, BP 1, 78041 Guyancourt Cedex.

Témoignages postérieurs et responsabilité

Que conclure de témoignages exclusivement postérieurs aux événements (mémoires, commissions d'enquête) ? Surtout quand les témoins les ont vécus en acteurs principaux.

Inévitablement, cela tourne au plaidoyer *pro domo*, donc suspect, découlant de cette « règle du jeu » dont vous parlez. Les déclarations et explications possèderaient un autre poids si elles précédaient l'événement.

Exemple pour le cas Gamelin : peu après le rétablissement de la conscription en Allemagne le 16 mars 1935, Pierre Laval, ministre des Affaires étrangères, posa le 5 avril quatre questions au général Gamelin.

Un an auparavant, le 17 avril 1934, la France avait quitté la conférence sur le désarmement à Genève, affirmant prendre seule en charge sa sécurité.

D'une part les réponses de Gamelin autorisent à apprécier ses éventuelles qualités d'analyse, de jugement, et la pertinence de sa vision stratégique.

D'autre part, cette approche offre un autre avantage. Le texte des questions et des réponses permet de découvrir si chaque partie assume bien ses responsabilités.

Les responsabilités des uns et des autres, à ce niveau, se cotoient mais ne se confondent pas (c'est le gouvernement qui « *conduit la guerre et en fixe les buts* »).

Laval, prévoyant les coups de force à venir de Hitler en Rhénanie en particulier, souhaitait par ces questions connaître la valeur des « cartes » de la France.

En l'occurrence, Gamelin n'a pas la plus grande part de responsabilité dans l'inaction et la passivité française le 7 mars 1936.

Est-il possible de l'affirmer avec votre « règle du jeu » ?

Marc Dupérier, 19100 Brive-la-Gaillarde

FV La « règle du jeu » n'est pas mienne, elle est générale (sans jeu de mots), chacun se défendant avec ses propres phrases. D'autre part, nous avons évoqué, dans notre « entretien » avec le commandant en chef, les questions ayant trait à la manœuvre Dyle-Breda, et non celles touchant plus globalement à la défense nationale à partir de 1933. Le sujet est immense mais légèrement décalé par rapport à **GBM** où nous abordons les questions avec une approche notablement plus technique, bien que prise au sens large.

Mais je suis d'accord avec vous sur les responsabilités : elles se situent, bien sûr, à différents niveaux, en fonctions des institutions mêmes de la République. Et d'acord avec vous également sur l'intérêt profond des écrits antérieurs aux événements. Mais comment témoigner (même brièvement) d'une bataille ou d'une campagne avant qu'elle ait eu lieu ? Ce sont là deux éclairages différents, qui se complètent.

« Ce sera pour le mois de mai »

J'apprécie beaucoup les témoignages des « *Grands invités* », mais ne nous cachent-ils pas quelques informations ? Une biographie du général Préaud me permet aujourd'hui de compléter la vision que nous avons de nos principaux chefs militaires de 1939.

En septembre 1939, le futur général de corps d'armée Pierre Préaud est colonel, chef du bureau opérations au GQG et n'a que deux supérieurs au-dessus de lui : les généraux Georges et Gamelin.

Tous les mouvements ou opérations de l'armée de terre, de la conception à l'exécution, étant du ressort de son bureau, le colonel Préaud se heurte durement, toute une nuit, avec le général Gamelin sur la stratégie à tenir. Selon lui, il faut attaquer l'Allemagne pendant que la Wehrmacht est en Pologne en contournant la ligne Siegfried par la Belgique (c'est exactement ce que feront les Allemands en sens inverse pour éviter la ligne Maginot). Gamelin refusa obstinément de violer la neutralité belge ; Hitler aura moins de scrupules en mai 1940. Étudiée depuis 1937, cette manœuvre n'aurait pas été une improvisation hasardeuse et, jusqu'à la fin de sa vie, le général Préaud restera persuadé qu'une telle attaque par surprise aurait conduit à une paix de compromis en quelques semaines.

Avec la chute de la Pologne, le colonel Préaud sait que nos forces sont vouées à la défensive. Prévoyant une attaque allemande à base de divisions blindées groupées (ainsi l'état-major français ne peut prétendre avoir été surpris en mai 1940 par la tactique allemande), le colonel Préaud met au point la constitution d'un corps blindé regroupant les trois divisions légères mécaniques et les trois divisions cuirassées, dont certaines n'existent encore que sur le papier, soit environ 1 500 chars d'une qualité supérieure à leurs homologues allemands. Il prévoit de placer ce corps blindé un peu en arrière de la frontière belge de manière à pouvoir lancer des contre-attaques puissantes sur les percées de l'ennemi. La création de ce corps relevant du général Georges, commandant le front du Nord-Est, le colonel Préaud lui soumet ce projet fin novembre 1939. Le général Georges le refuse. Le colonel Préaud juge durement son supérieur, estimant que ce bon fantassin est resté, en matière d'emploi des chars, aux conceptions issues de 1918, favorisant la dispersion des moyens blindés au profit de l'infanterie, plutôt que leur regroupement.

Après ses deux refus sur des questions stratégiques essentielles, le colonel Préaud demande à quitter ses fonctions et sollicite un commandement. En février 1940, il est nommé à la tête du 1er GRDI.

En mars, lors d'une liaison à Paris, il est invité par le général Gamelin et déjeune, en tête à tête, avec lui. Profitant de cette situation, il lui pose la question suivante: « *Mon général, de vous à moi, où allons-nous dans cette guerre ?* »

Gamelin blêmit. Posant la main sur son épaule, il lui répond : « *Préaud, ça sera pour le mois de mai, et ça durera deux mois...* »

Le général Préaud a toujours jugé le général Gamelin comme étant la plus brillante pensée militaire qu'il ait connue et cette vision nous le prouve bien, mais incapable de la moindre décision, ce qui aboutira d'ailleurs à son limogeage.

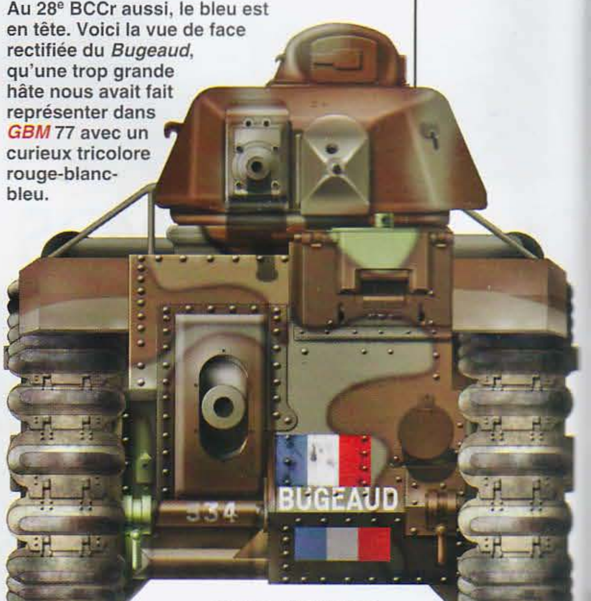
Erik Barbanson

FV Ce témoignage inédit du général Préaud méritait une publication, surtout dans le même numéro que l'article que vous signez sur sa belle unité de 1940, le 1er GRDI (➡ *pages 8-23*). Celà étant, deux points m'interpellent fortement dans ce récit :

— il n'est pas du ressort du général commandant en chef, mais de gouvernement, de décider de violer la neutralité d'un état, et ceci, en outre, est totalement contraire aux usages français. Pour entrer en Belgique avant les Allemands, la condition *sine qua non* est d'obtenir l'assentiment du Royaume. C'est en cela d'ailleurs que la campagne de 1940 est, stratégiquement, pipée ;

— existe-t-il des traces écrites (d'époque 1939-1940, et non pas postérieures) d'un « projet Préaud » de corps cuirassé groupant nos grandes unités mécaniques ? Au-delà de l'expression même (le mot *blindé* n'est pas employé à l'époque pour désigner les unités) cela semble étrange car, comme vous le notez, seules deux divisions sont effectivement formées à l'époque où se situerait ce projet (1re et 2e DLM). Certes, Préaud était bien placé pour connaître les échéanciers de création des futures DLM et DCr, mais un écrit d'époque est indispensable pour donner force à ce témoignage.

CHARS B, L'EN



Au 28e BCCr aussi, le bleu est en tête. Voici la vue de face rectifiée du *Bugeaud*, qu'une trop grande hâte nous avait fait représenter dans *GBM* 77 avec un curieux tricolore rouge-blanc-bleu.

Illustration Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

www.chars-français.net
Un siècle d'histoire des engins blindés français

UETE SE POURSUIT

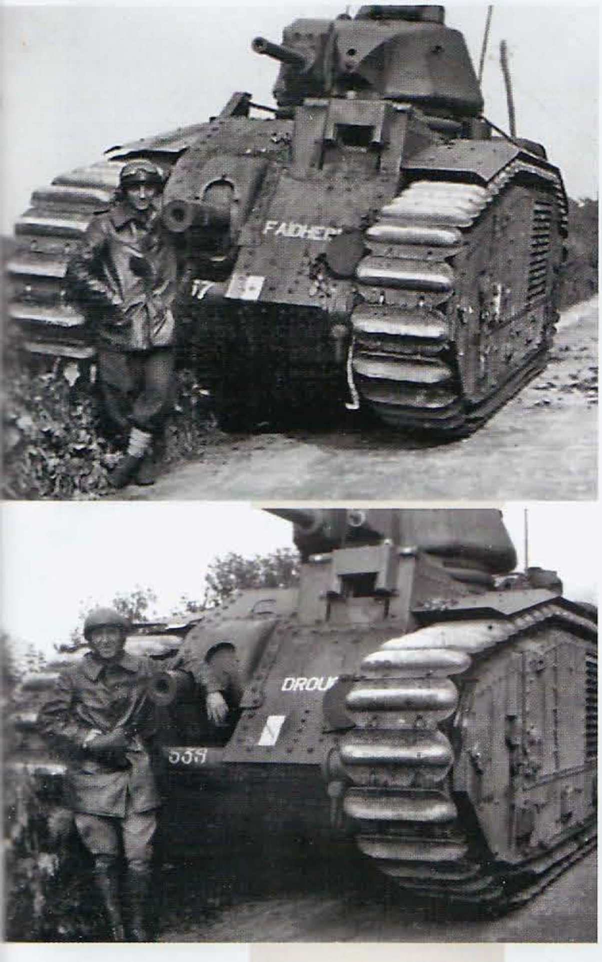
Le dossier B n'a pas livré tous ses mystères, l'enquête se poursuit.

Telle était la conclusion, en suspens, de notre étude sur les chars B (➠ *GBM 76 et 77*). Nous sommes heureux de publier ici une communication d'Antoine Misner, ainsi que deux autres excellentes interventions.

Du nouveau au 28e BCCr… et ailleurs

Il y a quelques mois, une photo d'un char n° **537** baptisé *Faidh...* était découverte. Ce char portait les marquages spécifiques du **28e BCCr** et bien que le nom ne soit pas entièrement lisible, il s'agissait bien du char connu dans ce bataillon : une autre photo tout récemment mise au jour (➠ *ci-dessous*) confirme définitivement cette hypothèse.

Mais, sachant qu'un seul *Faidherbe* est référencé, d'où peut bien sortir alors le fameux char n° **483** dont plusieurs photos sont connues (➠ *GBM 77 page 34*) ? Curieusement, la situation de ce char mystérieux correspond aux circonstances de la perte de l'appareil telle qu'elle est mentionnée dans le journal de marche du 28e BCCr. Le mystère des DEUX *Faidherbe* demeure donc entier.



Les 537 *Faidherbe* et 539 *Drouot* du 28e BCCr en juin 1940. *(Coll. Michel Naso via A. Misner, site chars-français.net)*

M. Michel Naso, fils du chef de char du *Drouot* (à l'époque lieutenant Raymond Naso), m'a tout récemment transmis plusieurs photos de la campagne de France qu'a vécue son père au sein du 28e BCCr. Ainsi a pu être établie la corrélation entre le numéro **539** et le *Drouot* (➠ *ci-dessus*). Voici un rapprochement résolu dans ce bataillon, mais il en reste encore 19 autres à opérer.

Venons-en au **49e BCC** : les documents photographiques ménagent leur lot de surprises, et l'on voit apparaître le *Staoueli* sous le n° **393**, et non **364** comme il était généralement admis. Le *Frontignan* (jusqu'à présent donné sous le n° 393) se retrouve donc sans numéro. Pour ce dernier, le seul cliché disponible, assez médiocre, permet de déchiffrer les deux premiers chiffres (**39..**), ce qui entraîne un ou plusieurs décalages en chaîne.

Enfin, pour tenter d'apporter quelques éléments de réponse aux remarques de M. Alain Potereau (➠ *courrier de **GBM** 77*), le cas du **41e BCC** est assez représentatif des difficultés d'identification. L'observation des engins par rapport aux organigrammes a servi de base à la réflexion. Roger Avignon a réussi à reconstituer huit organigrammes successifs de l'unité en mai 1940. Le nombre de réorganisations laissent deviner la difficulté à retrouver et replacer correctement un appareil dans le dispositif.

Les marques tactiques du 41e BCC sont particulièrement précises, du moins en théorie… Sur la question spécifique des symboles de section (● ■ ▲), nous sommes sûrs du fait que le triangle ▲ indique la 3e section, mais le doute subsiste pour les deux autres : lorsqu'une certaine cohérence apparaît dans une compagnie, force est de constater l'inverse dans une autre.

Ajoutons à cela que bon nombre de chars ont été incendiés ou détourellés, et que, les marquages ayant été apposés tardivement au printemps 1940, les photos prises antérieurement ne donnent aucune indication.

Antoine Misner *(chars-français.net)*

Les B aux usines de Saint-Chamond

Selon les archives nationales allemandes (série AJ), il existe à Saint-Chamond aux FAMH à l'arrivée des Allemands, 22 chars B 1*bis* : 12 au montage et 10 en réparation. Ils auraient dû être livrés suite à l'armistice, mais la convention stipule que seuls doivent être livrés les matériels engagés contre les Allemands. Or, ceux-ci exigent la livraison de tous les chars (entre autres matériels). Les Français demandent donc des compensations : 50 AMD Panhard et 70 chars Hotchkiss H 39 contre les 22 B 1*bis* de Saint-Chamond. Les Allemands refusent. Finalement, ces chars B seront livrés en avril 1943 (AJ 40 1349).

Philibert de Loisy, Paris

FV Renseignements de premier intérêt, et puisés aux sources. Cependant, les 12 chars non terminés que vous citez sont, de toute évidence, à compter *en plus* des 369 B 1*bis* réceptionnés. Il en est de même dans les autres usines où les Allemands trouvent, sur chaîne, un certain nombre (du même ordre de grandeur) de chars en cours de montage. La question des chars évacués de Saint-Chamond en juin 1940 *avant* l'arrivée des Allemands reste entière.

Évacués par Angers avec les ouvriers

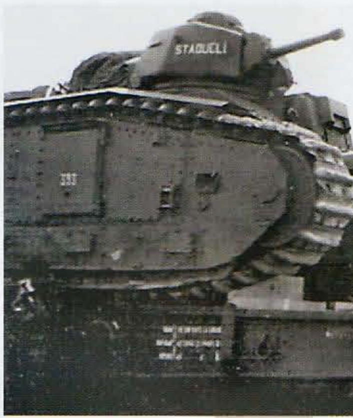
J'avais 13 ans en 1940. Début juin, évacué de l'Est jusqu'à Angers, allant voir à l'entrée de cette ville, route de Paris, le triste cortège d'une armée en déroute, j'ai vu, au milieu d'une colonne de camions de machines-outils, plusieurs chars sans tourelle, surchargés d'ouvriers et ouvrières en salopettes bleue (c'était la première fois que l'ado que j'étais voyait des femmes en pantalon !)

En me souvenant de la masse d'occupants, sur des plate-formes de circonstance, je pense aujourd'hui que cela aurait pu être des B 1*bis* sortis d'usine mais non réceptionnés par l'armée. Je suis sûr qu'ils n'étaient pas peints en rouge minium à l'extérieur.

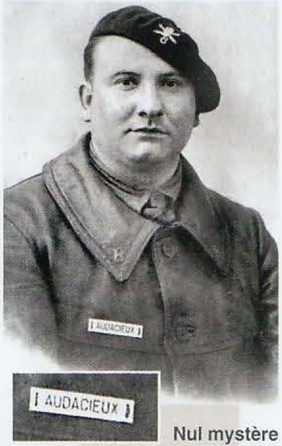
Merci de tout ce que vous publierez sur le matériel militaire qui équipait notre armée, et aussi sur les projets non encore sortis en 1940 et qui auraient dû, en 1942, nous assurer une supériorité confirmée sur la Wehrmacht.

Paul Léandri, 69 370 Saint-Didier-au-Mont d'Or

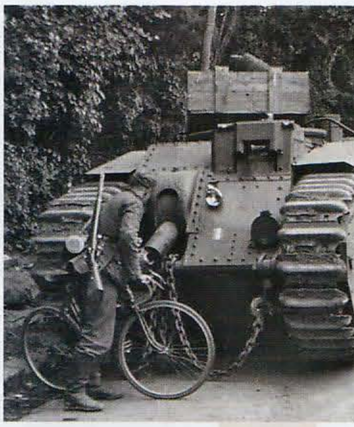
FV Et merci à vous pour ce témoignage émouvant. Étaient-ce vraiment des chars B ? Ceux évacués de région parisienne (détachement de Beaulieu) ont franchi la Loire à Gien le 14 juin. Donc, il ne s'agit pas d'eux. Des B évacués de Saint-Chamond ou du Creusot seraient-ils passés par Angers ? Cela semble fort peu probable au regard de l'itinéraire et de la chronologie. Il s'agissait donc sans doute de chars d'un autre modèle. Quel dommage que vous n'ayez pu, à l'époque, fixer ces événements tragiques sur la pellicule. Les photos du côté français sont si rares...



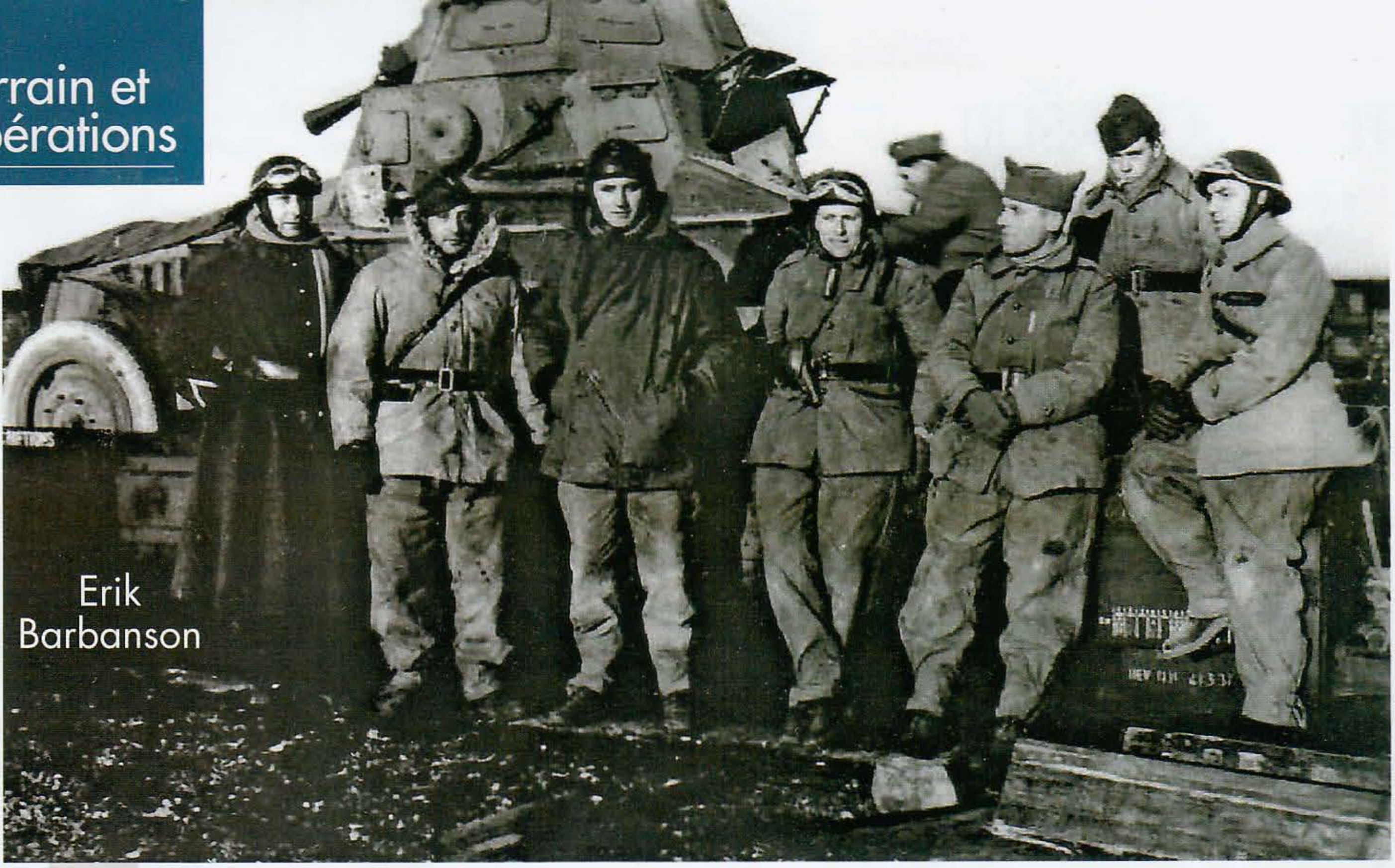
Ce bon document du 393 *Staoueli* oblige à déplacer le *Frontignan* qui demeurerait dans la série 390, décalant ainsi un ou plusieurs autres chars. *(Coll. Michel Naso via A. Misner, chars-français.net)*



Nul mystère mais un beau détail sur la plaque nominative du 244 *Audacieux*, porté par son radio/pilote le chasseur Philibert Deschamps, du 8e BCC. Un portrait que nous adresse son fils, abonné à GBM. *(Coll. Michel Deschamps)*



Ce char B apparemment terminé, mais sans tourelle et chargé de matériel, a été abandonné. Il n'a pas les caractéristiques du 746 évacué de Satory et laissé sur la route. Proviendrait-il du Creusot, ou de Saint-Chamond ? Nous le saurons un jour, grâce à un document sans Allemand à vélo... *(DR, site chars-français.net)*



Erik Barbanson

Équipages d'AMR du 1^er^ GRDI posant devant une de leurs Schneider P 16 dûment camouflée, hiver 1939-1940. Aucun marquage spécifique n'est visible sur la voiture. De gauche à droite : maréchal des logis Pierre Cornu en manteau de drap kaki, X... en canadienne à col châle fourré, Y... en paletot motocycliste modèle 1938, maréchal des logis Michel Cornu au centre du groupe, étui de revolver à la ceinture. Comme tous les suivants, Michel Cornu porte la tenue réglementaire en toile modèle 1935 des équipages de blindés de la cavalerie. Le sous-lieutenant Causy, vêtu de même, est semi-assis à droite, patte de grade à l'horizontale sur la poitrine. *(Coll. Causy via F. Guidicelli)*

EN VITESSE ET EN BLINDAGE

LE 1er GRDI DANS LA CAMPAGNE DE MAI 40

L'existence des grandes unités de la cavalerie que sont les DLM et les DLC, tend à occulter le fait qu'en 1939-1940, la subdivision la plus importante de l'arme est constituée par les GRDI.

L'histoire de ces *groupes de reconnaissance de division d'infanterie* est souvent extraordinaire, comme va nous le montrer celle du premier d'entre eux.

L'équipe d'un canon antichar de 25 durant un exercice avant-guerre. Une équipe complète, avec transport du canon dans un camion ou derrière une camionnette, comprend un chef de pièce, un tireur, un chargeur, quatre pourvoyeurs et un conducteur. *(Coll. Anquetil via F. Guidicelli)*

Vers la mobilisation

Tout commence au 7^e^ chasseurs d'Évreux, régiment « *partiellement motorisé* ». Outre les escadrons à cheval, on y trouve, à la veille de la guerre, un escadron mixte AMD/AMR (sur matériel ancien White et White-Laffly pour les AMD, Schneider P 16 semi-chenillé pour les AMR) et un escadron motocycliste doté de side-cars René Gillet ou Gnôme & Rhône XA, appuyé par un peloton de mitrailleuses et un groupe de canons antichars de 25. Avec les 6^e^ et 7^e^ GAM, le 7^e^ chasseurs forme le 3^e^ groupement de cavalerie du colonel Chanoine.

Parmi les acteurs des escadrons motorisés, le sous-lieutenant de Boulay commande en juin 1939 un peloton d'engins comprenant alors trois sous-officiers, cinq brigadiers, 24 chasseurs, deux canons de 25, un mortier de 60, quatre side-cars, trois motos solos et deux camionnettes. Les canons de 25 sont à cette époque tractés par des camionnettes, ce qui rend leur utilisation difficile sur le terrain car elles ne peuvent s'éloigner des routes. Il faut alors traîner les canons à la main [1] jusqu'à la position choisie et, en cas de mouvement, refaire la manœuvre en sens inverse.

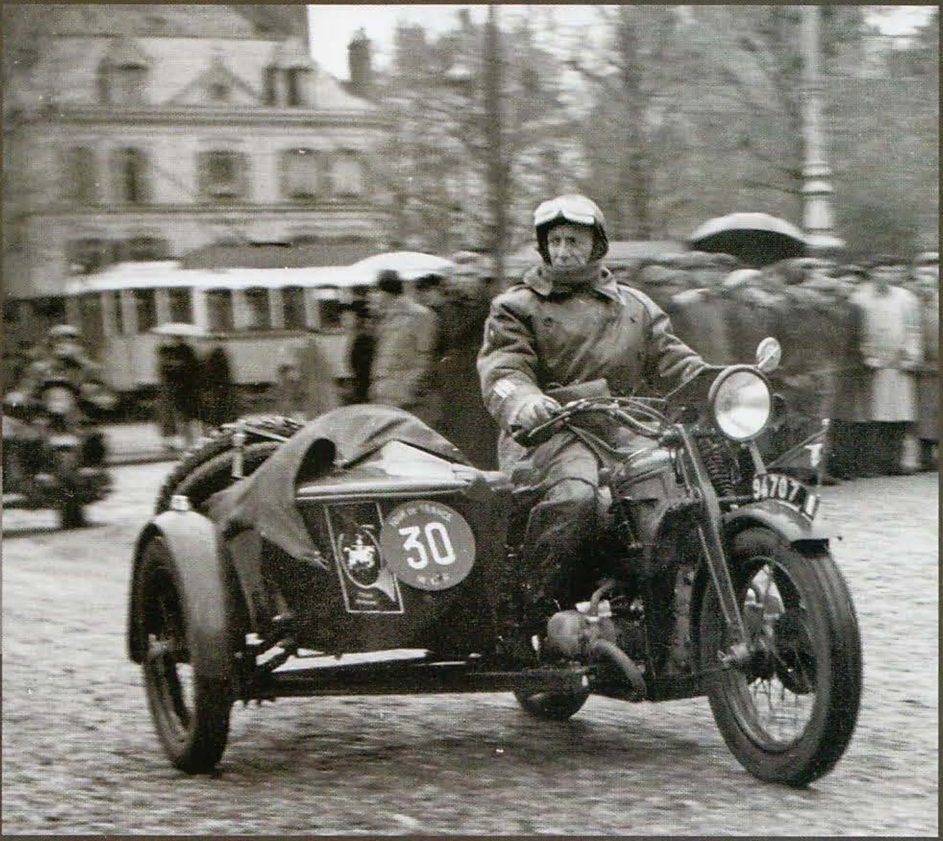
En août 1939, le sous-lieutenant de Boulay perçoit deux AMR Renault ZT 3 (n° **95 865** et **M 3 037**) en remplacement de ses canons. Ces voitures blindées, construites à dix exemplaires seulement, sortent directement du dépôt. Chacune de ces AMR — qui sont plus exactement des véhicules antichars à *(suite page 12)*

---

[1] Comme le montre une très belle photo (➨ *GBM 77, page 52*).

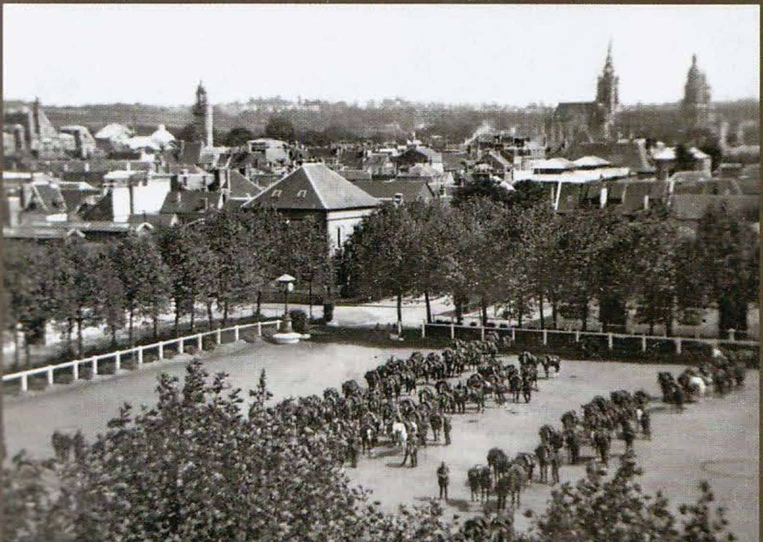
PRÉLUDE AU 7e CHASSEURS D'EVREUX AVANT-GUERRE

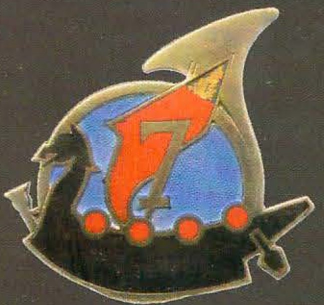
A travers les photographies d'époque, visitons le 7e chasseurs au quartier Tilly et découvrons notamment ses principaux matériels blindés de combat...



Le maréchal des logis-chef Eugène, sur sa Gnôme & Rhône XA 94 707 durant le tour de France moto de 1938. Au sein de l'équipe du 3e groupement de cavalerie, il représente le 7e chasseurs. Les deux autres membres de l'équipe appartiennent au 6e GAM de Compiègne (*→ GBM 76, pages 50-57*). **L'insigne peint sur le panier reprend en son centre celui de ce GAM, entouré du cor traditionnel des chasseurs.**
(Coll. Fritz)

Vue générale du quartier Tilly à Évreux, dont la cathédrale se découpe au second plan. Le 7e chasseurs est un régiment « partiellement motorisé » où se côtoient unités à cheval, ici visibles, et éléments motorisés.
(Coll. Blanquet via F. Guidicelli)

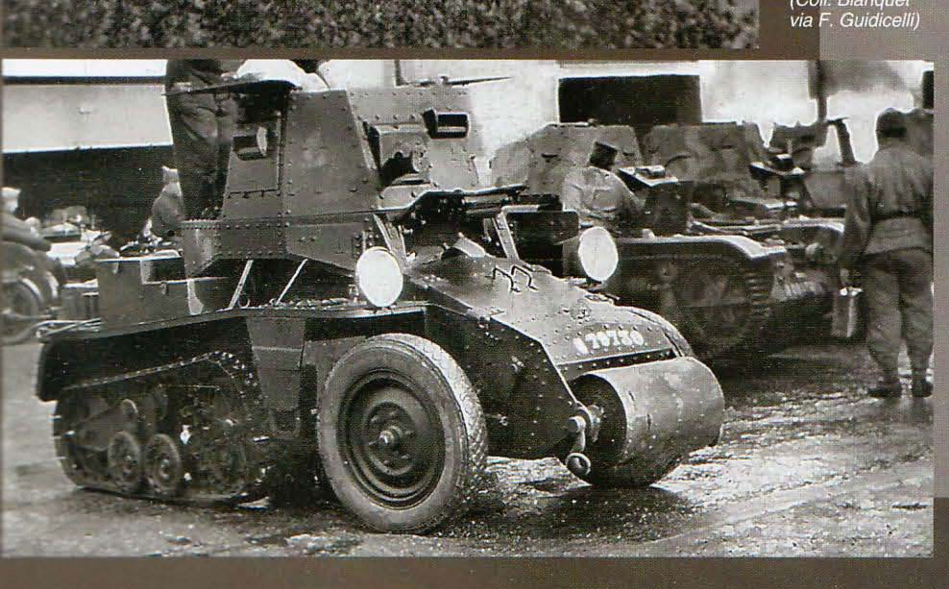


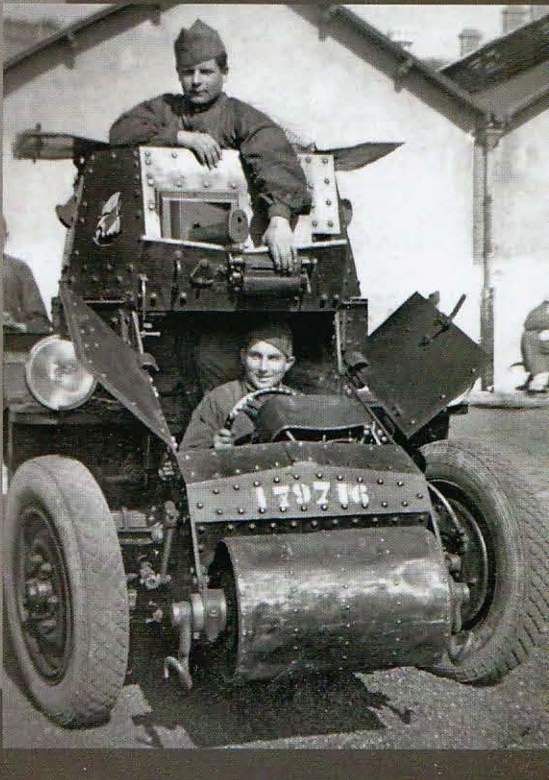


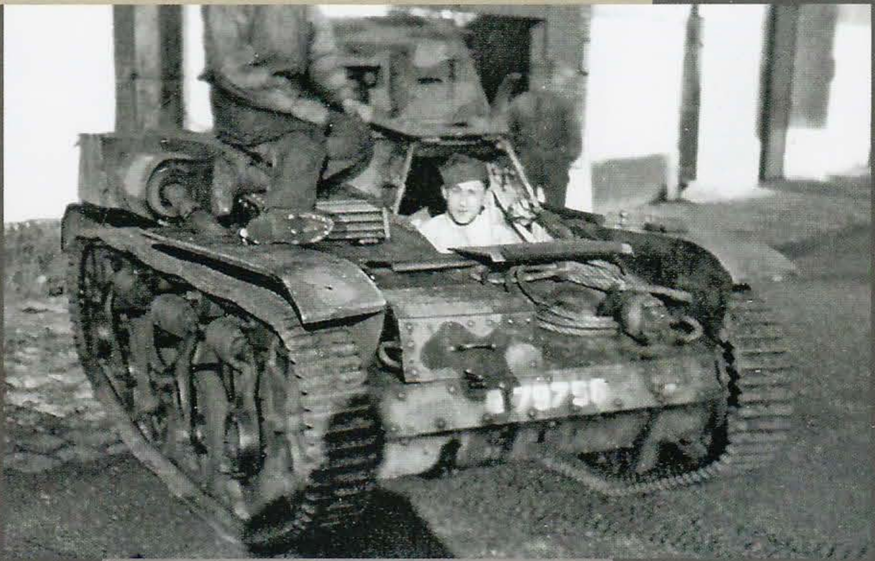
L'insigne au drakkar du 7e chasseurs.

Ci-dessous.
Au sein de l'escadron d'automitrailleuses, plusieurs véhicules sont utilisés comme cette AMR Citroën-Kégresse P 28, immatriculée 79 730, servant à l'école de conduite, les AMR 33 que nous voyons au second plan, ou encore des AMR 35, avant la perception d'une douzaine d'AMR Schneider P 16.
(Coll. Buchy via F. Guidicelli)

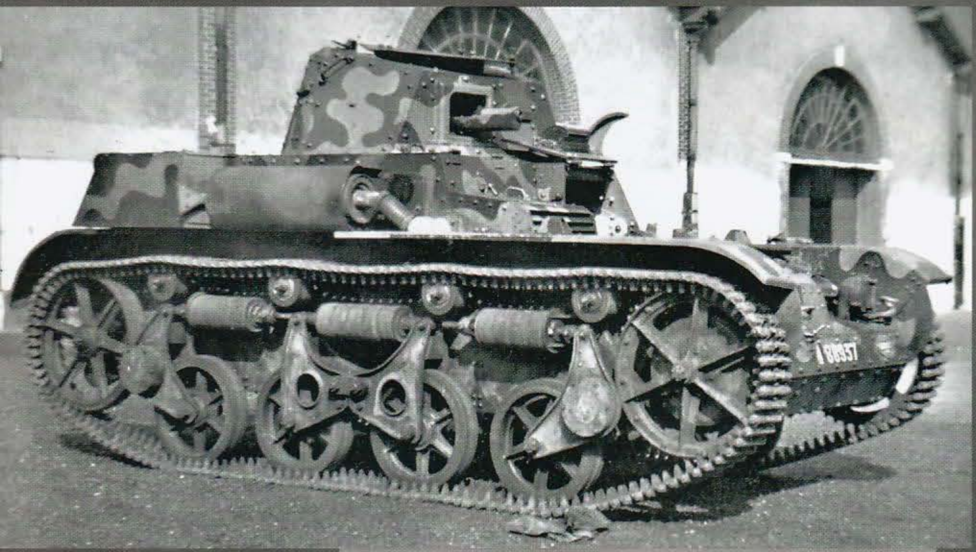
Ci-contre.
Vue rapprochée de l'AMR Citroën-Kégresse P 28 79 716. L'insigne du 7e chasseurs est clairement visible sur la tourelle.
(Coll. Blanquet via F. Guidicelli)



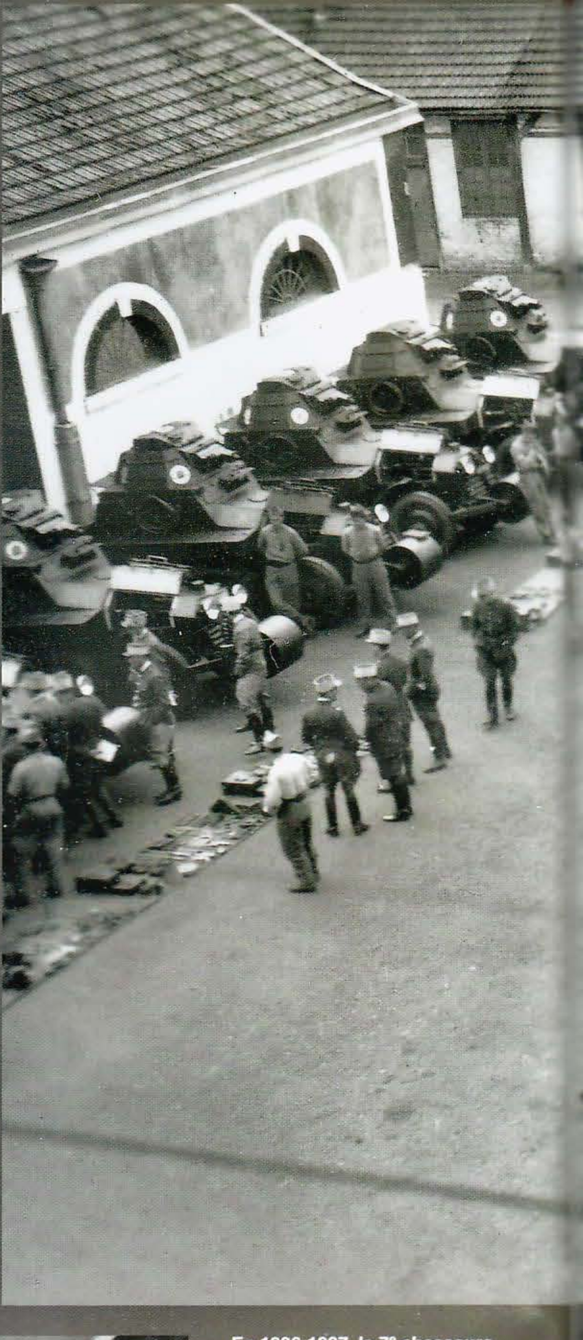


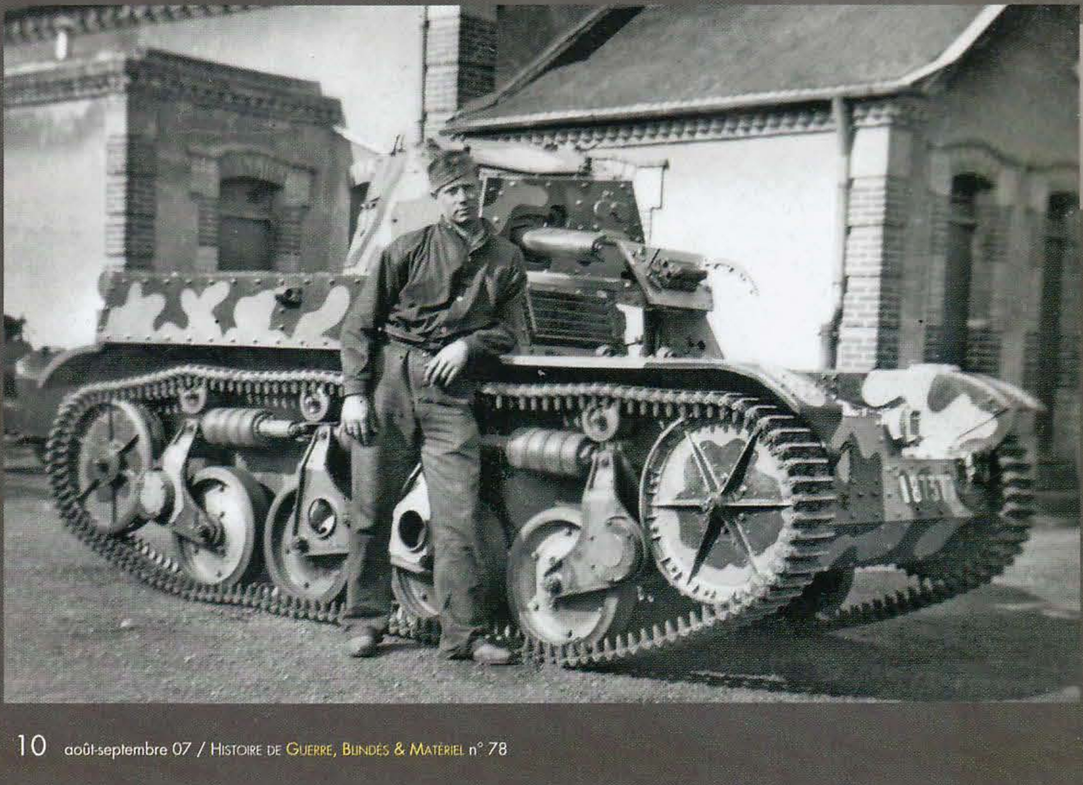


Au printemps 1935, le 7e chasseurs perçoit les deux prototypes d'AMR 33 mis au standard de série, immatriculés 🇫🇷 79 756 (ici présent) et 🇫🇷 79 757. Fin 1936-début 1937, l'une des deux est utilisée à l'école de conduite en remplacement d'une Citroën P 28. *(Coll. Buchy via F. Guidicelli)*



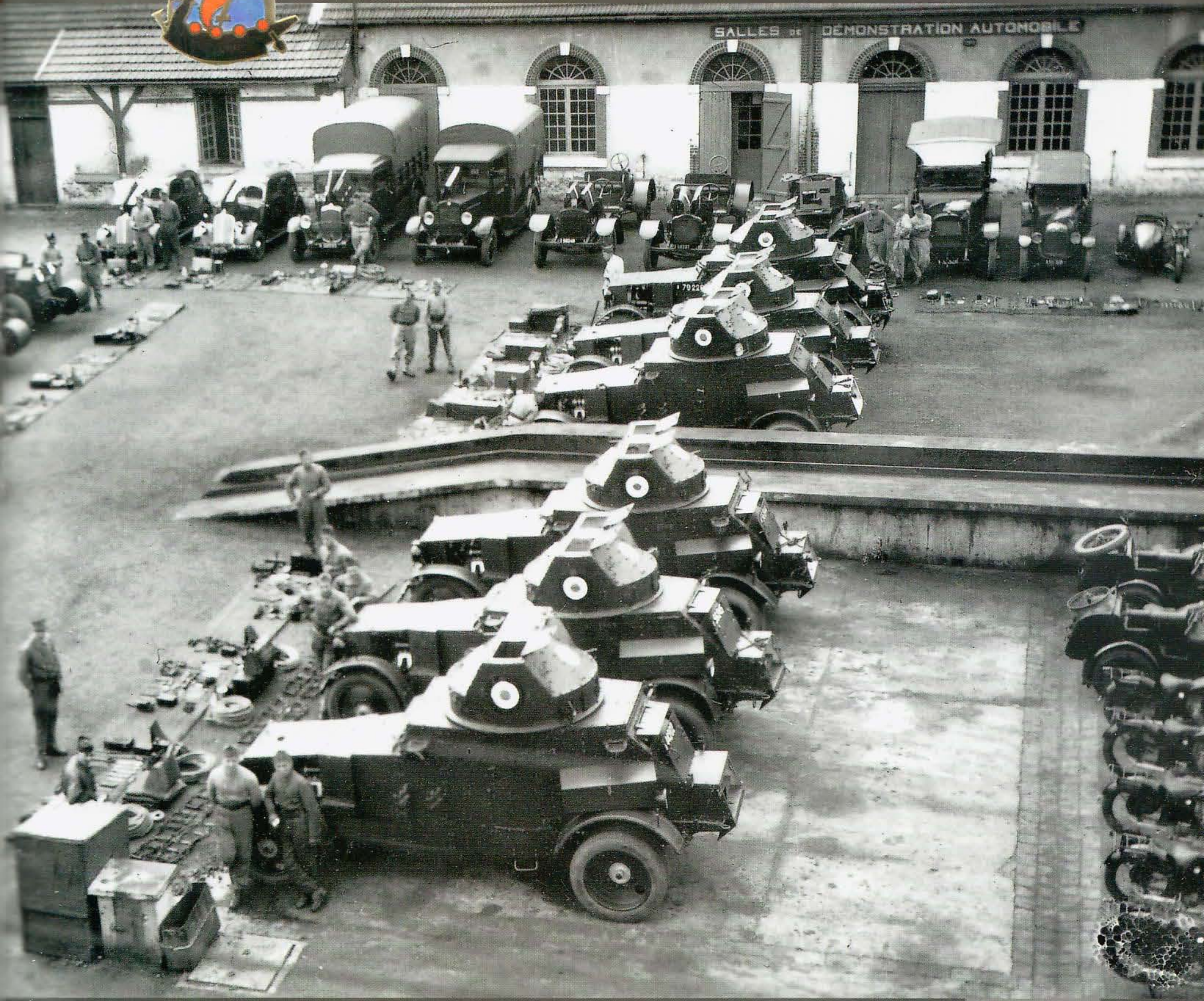
Le 7e chasseurs utilise aussi brièvement l'une des trois dernières AMR 33 construites, la 🇫🇷 88 937 (provenant du 5e GAM qui la reverse en octobre 1936) équipée elle aussi de la suspension à balanciers à blocs de caoutchouc. Avec l'arrivée des AMR 35 et des premières P 16, les AMR 33 sont retirées du régiment d'Évreux lors du dernier trimestre de 1937. *(Coll. Blanquet via F. Guidicelli)*



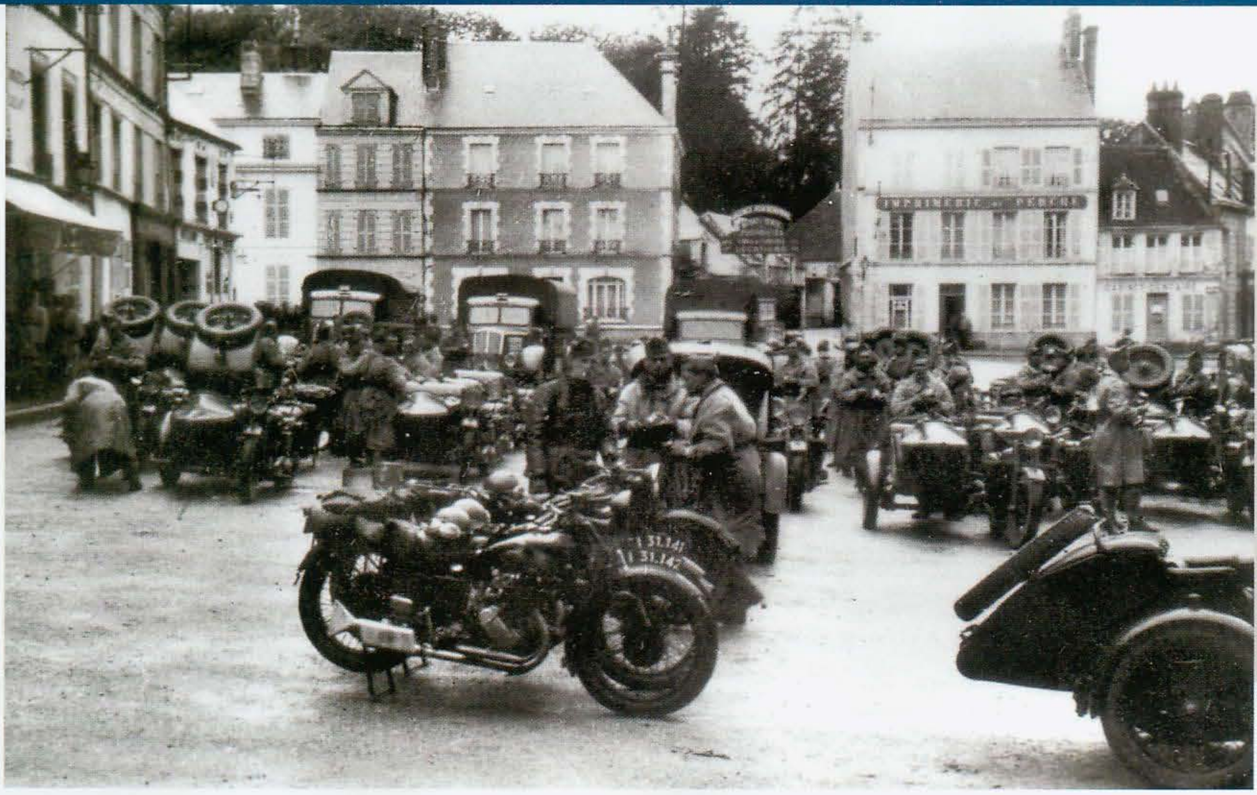


En 1936-1937, le 7e chasseurs perçoit provisoirement au moins quatre AMR 35, comme celle-ci, la 🇫🇷 87 377, équipée de la tourelle pour mitrailleuse de 13,2 (ici absente). Cette AMR 35 sera versée en 1938 au 4e RDP lorsque le corps recevra ses P 16 semi-chenillées. *(Coll. Buchy via F .Guidicelli)*

Dans la cour du quartier Tilly, séance de nettoyage pour l'AMR P 16 🇫🇷 37 133 et l'AMR P 28 🇫🇷 79 716. La différence de taille est frappante entre ces deux véhicules de même formule (semi-chenillés à tourelle), mais d'emploi à l'origine fort différent. De fait, la P 16 a été déclassée de son rang initial d'AMC à celui d'AMR, simplement par déficit de matériels neufs dans la catégorie des AMR. Nous connaissons d'autres immatriculations pour les P 16 du futur 1er GRDI : 🇫🇷 37 005, 🇫🇷 37 011, 🇫🇷 37 056, 🇫🇷 37 058 et 🇫🇷 37 068. *(Coll. Cornu via F. Guidicelli)*



Ce magnifique document pris au quartier Tilly montre ce que l'on appelle une « revue de matériel » : tous les véhicules sont présentés à l'examen des cadres avec leur lot de bord soigneusement disposé devant chaque voiture. L'escadron est mixte AMD/AMR, six voitures de chaque catégorie étant visibles. Les AMR *(à gauche)* sont les vieilles Schneider P 16 nouvellement versées au 7e chasseurs. Quant aux AMD, trois White TBC sont alignées au premier plan (matricules lisibles incertains 44 2..2 et 56 215) puis, derrière la rampe de graissage, trois White-Laffly 50 AM (dont la 79 229). La présence des cocardes permet de dater la photographie au plus tôt du printemps 1938. Au fond de la cour sont visibles les véhicules de service de l'escadron : deux VL Renault Primaquatre, deux camionnettes bâchées 1,5 t (Renault PRC et Berliet VSAB), deux châssis White TBC d'instruction à inverseur (deux volants, bindages ôtés, matricules conservés 56 216 et 56 237), une AMR P 28 d'instruction, un break d'instruction Berliet VFD et enfin une voiturette Citroën. *(DR)*



Fin août 1939, lors d'une halte des éléments motorisés, voici au premier plan deux motos solo Terrot HSTA 350 cm^3 31 141 et 31 142, puis des side-cars type dragons portés modèle 1935, tandis qu'à l'arrière-plan stationnent deux camions Renault ADR de dotation de 3,5 t servant à la traction des canons de 25. *(Coll. de Boulay)*

(suite de la page 8) armement sous casemate — possède un canon de 25 mm et une mitrailleuse Reibel modèle 1931 (identique à celle des autres blindés du régiment), montée près du canon. Le sous-lieutenant de Boulay fait réaliser un trépied rudimentaire pour utiliser la mitrailleuse en tir antiaérien. Ce système reste cependant bien précaire car le trépied n'est pas fixé à la structure et la mitrailleuse n'a aucune visée appropriée.

Les frères Cornu, maréchaux des logis à l'escadron d'AMR, sont deux autres figures marquantes. À partir de mars 1939, leur travail consiste à former des équipages homogènes pour les vieilles P 16 semi-chenillées, AMR « par défaut » à trois hommes au lieu de deux.

Sur le pied de guerre

Alors que la situation internationale se dégrade, le 7e chasseurs part en manœuvres à Coëtquidan. Le 24 août, au lendemain de la signature du pacte germano-soviétique et devant l'imminence de l'agression contre la Pologne, la mobilisation partielle est déclenchée. Conformément au plan de mobilisation [2], le 7e chasseurs est dissous pour former, avec le CMC n° 3, deux GRCA et trois GRDI. Le 1er GRDI, le mieux servi, reçoit un fort contingent d'active et les 12 AMR P 16 disponibles à Évreux, car il est organisé sur le type « *motorisé avec automitrailleuses* » réservé aux DIM. Le colonel Brenet, ancien chef de corps du 7e chasseurs, en prend le commandement.

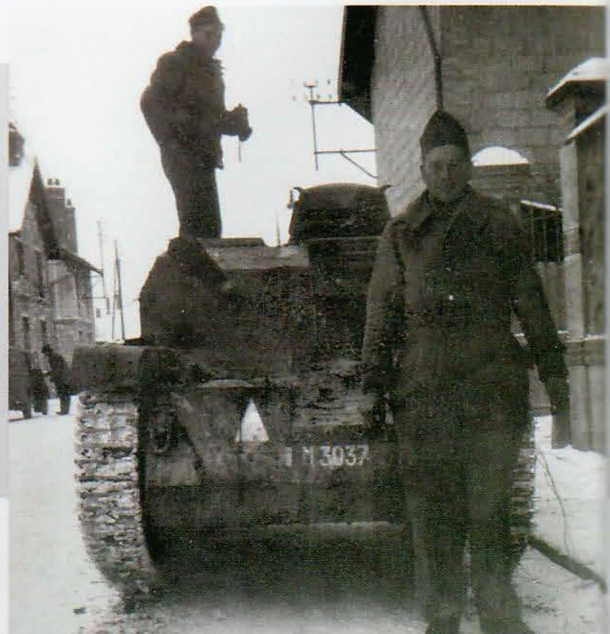
En trois jours, le 1er GRDI est sur pied de guerre. Du matériel neuf arrive, comme les 12 AMD Panhard de l'escadron de découverte, mais la majeure partie des véhicules, issue de la réquisition, présente un état très variable et une diversité préjudiciables à l'entretien et aux rechanges [3]. Certains hommes inscrits au CMC comme motocycliste ignorent tout de la conduite d'une moto. En 48 heures, on leur apprend les rudiments leur permettant de prendre la route. Les équipages des P 16 espèrent recevoir un matériel plus moderne dont l'espoir de l'arrivée prochaine sera entretenu jusqu'en mai.

Le 27 août, l'échelon A est envoyé dans le Nord. Il est suivi le 1er septembre par l'échelon B. Les blindées sont transportées par voie ferrée tandis que les autres véhicules prennent la route. Les pannes sont nombreuses mais l'atelier fait des prodiges. Les échelons achèvent leur amalgame le 5 septembre.

Le 1er septembre, l'Allemagne envahit la Pologne. Le 3 septembre, la Grande-Bretagne puis la France lui déclarent la guerre. La nouvelle, rapportée de Lille par deux officiers, est accueillie sans surprise, tous éprou-

Les deux AMR ZT 3 du 1er GRDI.

Ci-contre.
Cette médiocre photo de l'AMR Renault ZT 3 95 865 offre l'intérêt de montrer le capot de conduite relevé et l'utilisation de la trappe du chef de voiture située près de la cloche d'observation. *(Coll. de Boulay)*



À droite.
L'AMR Renault ZT 3 M 3 037 en janvier 1940. Le triangle blanc présent à l'avant des deux chasseurs de chars ZT 3 du 1er GRDI demeure inexpliqué. *(Coll. Loutrel)*

Page de droite.
Entourant l'AMR ZT 3 M 3 037, nous retrouvons quelques cavaliers du peloton de Boulay : de gauche à droite, Ozenne, Renier, Oger et Guibout. *(Coll. de Boulay)*

NOTES

[2] Les GRDI et GRCA sont des unités formées seulement à la mobilisation, à partir des noyaux actifs provenant d'unités de cavalerie maintenues en temps de paix dans ce but unique, et complétés des hommes rappelés, qui sont habillés et équipés par les CMC.

[3] Ceci est une constante à la mobilisation, car il est inenvisageable de stocker l'ensemble d'un parc automobile non spécialisé. Comme la plupart des corps mobilisés, le 1er GRDI percevra quelques mois plus tard du matériel roulant neuf : 17 camionnettes bâchées 1,5 t Citroën type 23 du programme de guerre arrivent au GR en mars 1940. Presque toutes seront détruites au cours du bombardement aérien de Nalinnes (Belgique) le 16 mai.

Moyens de feu théoriques *(hors voitures blindées)*
Fusils mitrailleurs : 32 | Mortiers de 60 : 2
Mitrailleuses de 8 : 8 | Lance-grenades VB : 24

1er GRDI

colonel Préaud
officier adjoint : capitaine Huet

Moyens de feu sous blindage
Mitrailleuses de 7,5 : 28 | Canons de 25 (AMD) : 12
Canons de 37 (AMR) : 12 | Canons de 25 (ZT) : 4

EHR escadron hors-rang
capitaine Duluat
Service auto : capitaine Bresson
Service de l'essence : ss-lieutenant Sappey
Chef d'approvisionnement : lieutenant Elie
Officier des détails : lieutenant Garnier

Etat-major
Officier de renseignements : lt Guespereau
Officier des transmissions : lt de Nicolaÿ
Médecin-chef : lieutenant Persatre
Médecin : lieutenant Guillaume
Pharmacien : lieutenant Parmin

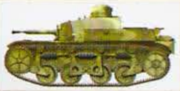
Organisation au 10 mai 1940

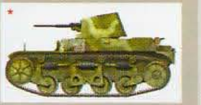
EMC escadron de mitrailleuses et canons
capitaine Loutrel

pel. mitrailleuses
(à 2 groupes de 2 pièces)
lieutenant Forthomme

pel. mitrailleuses
(à 2 groupes de 2 pièces)
lieutenant Pietrini

2 * groupes antichars ZT
(4 x 25)
sous-lieutenant de Boulay

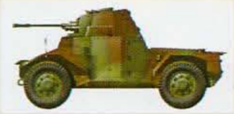




* Avec l'arrivée des AMR ZT 2, il semble que les derniers canons de 25 SA 34 quittent le GR car le sous-lieutenant Barbier (qui commandait un groupe) devient officier de liaison avec la 4e DLC.

GED groupe d'escadrons de découverte
état-major de groupe
chef d'escadrons de Rochebouët.
Adjoint : capitaine Meaudre

Escadron **AMD**
lieutenant Ricaud
peloton Lt Couvreux | peloton Slt Buchet
peloton Slt Perol | peloton Slt Grand



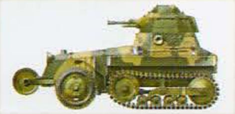
(pelotons à trois voitures)

NB : l'escadron compte probablement une AMD au capitaine et deux de volant, soit 15 AMD en tout (dotation théorique 16).

1er escadron moto
lieutenant Poirier
peloton Lt Chesnel | peloton Lt Vivien
peloton Slt de Laistre | peloton Slt Merlie
(pel. à 2 groupes de 2 escouades)
mortier de 60

GER groupe d'escadrons de reconnaissance
état-major de groupe
chef d'escadrons Roger

Escadron **AMR**
capitaine Tardieu *
* capitaine Vanuxem auparavant
peloton Lt Lemaire
peloton Slt de Piedou | peloton Slt Causy



(pelotons à trois voitures le 11 mai)

NB : l'escadron est réduit à trois pelotons au lieu de quatre. Toutefois, Michel Cornu identifie encore, pour le 13 mai 1940, 12 Schneider P 16, en nommant tous les chefs de voiture.

2e escadron moto
capitaine Gobbé
peloton Lt de Termont | peloton Slt Guerre-Berthelot
peloton Slt Poinsot | peloton Slt le Carpentier
(pel. à 2 groupes de 2 escouades)
mortier de 60

vent comme un sentiment de soulagement : « *Enfin quand ce sera fini, on pourra penser à l'avenir* ».

Le 1er GRDI est organiquement attaché à la 5e DIM. Son premier acte de guerre est de camoufler à la peinture les véhicules réquisitionnés, et de les réparer.

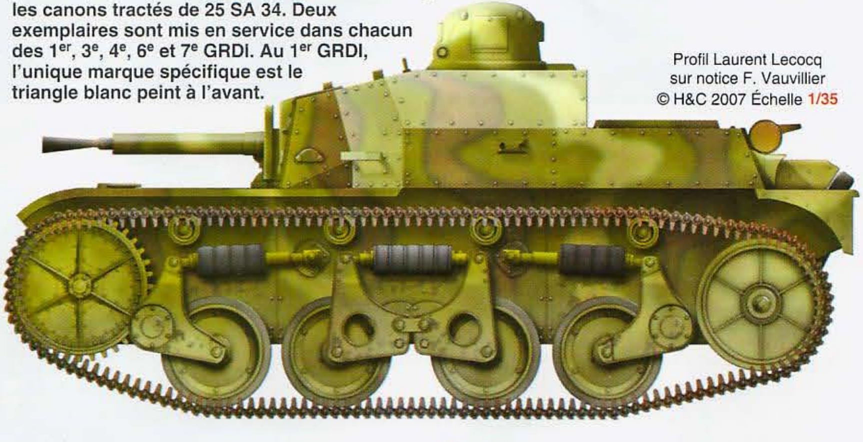
De septembre à mai 1940, le GR voyage beaucoup. Du Nord, il rejoint le secteur de Metz, puis le sud de Châlons-sur-Marne. Cette période est marquée par quelques rares manœuvres ainsi que par quelques exercices de tirs aux canons, mais l'EMC semble oublié. Le sous-lieutenant de Boulay passe l'hiver sans aucun exercice de tir : « *À croire qu'il n'y avait pas assez de munitions* ».

En janvier 1940, l'insigne du 1er GRDI est dessiné par le lieutenant Lemaire qui a rejoint le 7e chasseurs en 1937, mais il ne sera pas peint sur les véhicules.

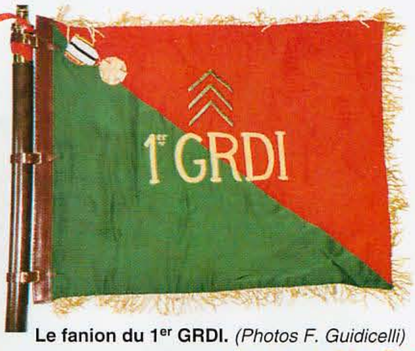
Mi-janvier, le GR part en Lorraine. Le froid sibérien comme les insuffisances de la SNCF rendent le trajet difficile. Puis on le trouve dans les Ardennes, où il reste six semaines. C'est durant cette période que le colo-

AMR 35 Renault ZT 3 du 1er GRDI
Ce véhicule à vocation antichar, armé d'un canon de 25 et d'une mitrailleuse, vise à remplacer nombre pour nombre, dans les GRDI motorisés, les canons tractés de 25 SA 34. Deux exemplaires sont mis en service dans chacun des 1er, 3e, 4e, 6e et 7e GRDI. Au 1er GRDI, l'unique marque spécifique est le triangle blanc peint à l'avant.

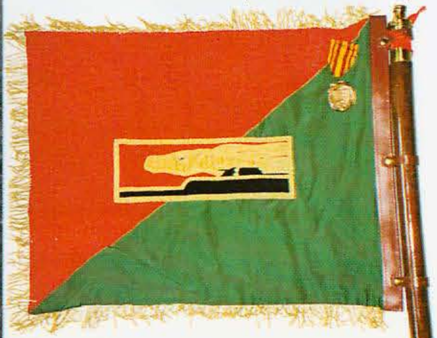
Pour tous détails sur ces véhicules rares (dix ZT 3 et dix ZT 2 produites), voir Les automitrailleuses de reconnaissance, *tome II, pp.42-49.*



Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 Échelle 1/35



Le fanion du 1er GRDI. *(Photos F. Guidicelli)*



Groupe d'estafettes. Les surtouts en toile cachou clair tranchent sur les salopettes plus foncées, probablement kaki. *(Coll. Buchy via F. Guidicelli)*

Ci-dessous à gauche. **Le capitaine Loutrel, à gauche, les lieutenants Forthomme et Pietrini.** *(Coll. Loutrel)*

Ci-dessous. **Une partie de l'encadrement de l'EMC, avec de gauche à droite le capitaine Loutrel, le capitaine Gobbé (commandant le 2e escadron moto), le sous-lieutenant de Boulay et le lieutenant Pietrini.** *(Coll. Loutrel)*

nel Brenet, nommé chef d'état-major du 24e CA, est remplacé, le 1er février, par le colonel Préaud venant du 3e bureau du GQG.

Début mars, nouveau déplacement près de Guise. En avril 1940, une alerte a lieu avant que le GR gagne le secteur d'Hirson, fin avril.

Le 8 mai, le peloton de Boulay reçoit deux AMR ZT 2. Le sous-lieutenant de Boulay est peu satisfait de ce nouveau blindé, plus haut que le modèle ZT 3, à cause de sa tourelle et donc plus difficile à camoufler pour le tir en embuscade. Les deux blindées n'ont reçu ni lunette de tir, ni cache-flamme au canon, et ne possède aucune notice d'entretien. Cependant, il troque sa ZT 3 n° **M 3 037** pour la ZT 2 n° **M 3 031**.

Le 9 mai, quinze équipages d'AMR quittent Hirson pour Fontevrault pour une période d'instruction sur char Hotchkiss, devant remplacer bientôt les P 16. Ainsi, à la veille de l'attaque allemande, l'escadron AMR se trouve privé de son personnel de combat...[4]

En bas de la page. **Automne 1939, les sous-officiers de l'escadron AMR à Bussy-Lettrée (Marne). En bas à droite, le popotier, maréchal des logis Ruvoen du service ravitaillement, présente un grand dessin humoristique dessiné par le lieutenant Lemaire pour la popote de l'escadron.** *(Coll. Cornu)*

La campagne de Belgique

vendredi
10
MAI

Au petit jour, le GR est réveillé par des bombardements aériens. Les Allemands viennent de lancer leur attaque. Le plan Dyle est déclenché. La cavalerie de la 9e armée doit couvrir l'installation de l'infanterie sur la Meuse, en ralentissant l'ennemi dans le massif des Ardennes. Le 1er GRDI forme avec le 1er GRCA et les éléments motorisés du 94e GRDI, un groupement placé sous les ordres du colonel Préaud qui rejoint dans l'après-midi la 4e DLC auprès de laquelle il a été mis à disposition.

À midi, le GR s'ébranle. En tête, la patrouille mixte Poirier (AMD et un groupe de combat moto) éclaire sa route et occupe Profondeville sur la Meuse, tandis que le gros de l'unité atteint Fosse à 17 heures. L'accueil de la population belge est enthousiaste, offrant cigarettes et bières aux cavaliers. Les AMR, vides de leurs équipages, sont convoyées par les inverseurs[5].

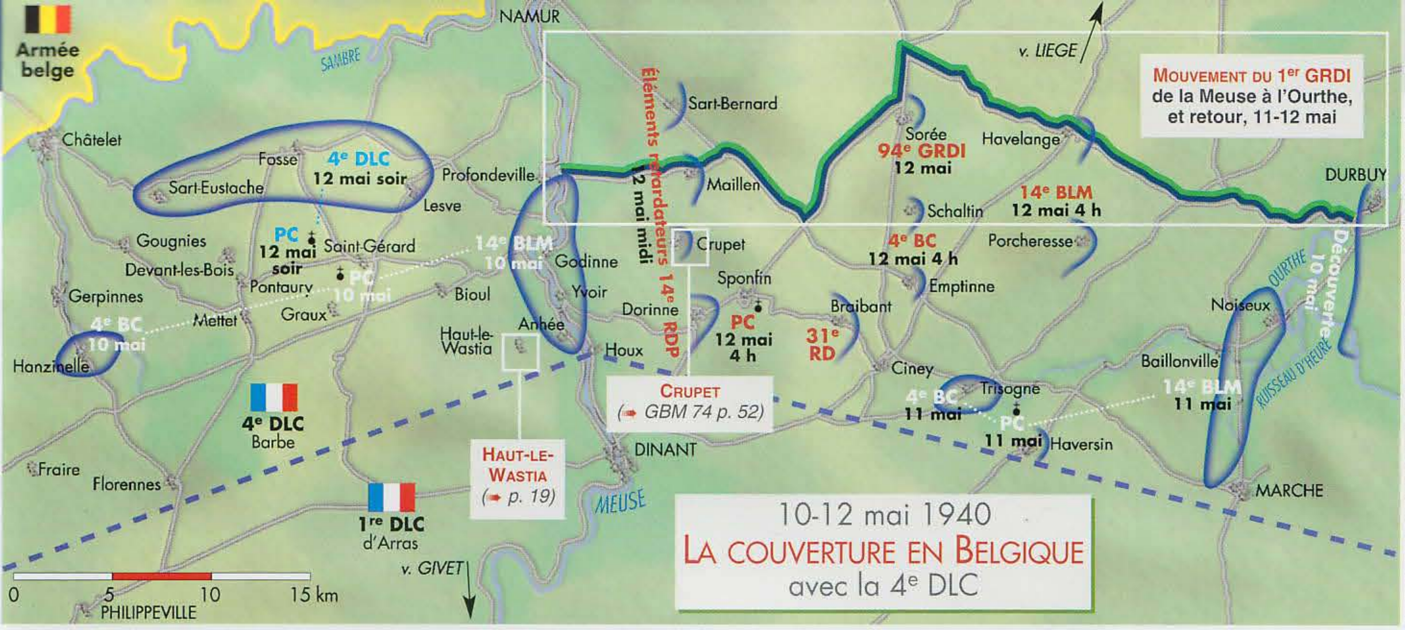
Sur la Meuse, l'accueil enthousiaste des Belges

En ce début de campagne, plusieurs surprises attendent le sous-lieutenant de Boulay. Tout d'abord, il se rend compte qu'aucune stratégie d'emploi n'existe pour ses AMR : « *L'idée de chasseur de chars était ignorée*

Notes

[4] On pourrait s'étonner qu'une autorité ait expédié à 500 km de leur unité, des hommes devant être prêts à utiliser leurs voitures blindées sans délai, comme on pourrait aussi s'étonner des permissions accordées avec libéralité pour la Pentecôte, vidant le GR de 10 % de son effectif. Mais l'initiative reste par définition à l'agresseur...

[5] Second conducteur installé normalement à l'arrière de la voiture, pour la diriger en sens inverse sans avoir à faire demi-tour.


Armée belge
NAMUR
SAMBRE
v. LIEGE
Mouvement du 1er GRDI de la Meuse à l'Ourthe, et retour, 11-12 mai
Châtelet
Fosse
4e DLC 12 mai soir
Sart-Eustache
Profondeville
Lesve
Sart-Bernard
Éléments retardateurs 14e RDP 12 mai midi
Maillen
Sorée
94e GRDI 12 mai
Havelange
14e BLM 12 mai 4 h
Schaltin
DURBUY
Gougnies
PC 12 mai soir
Saint-Gérard
14e BLM 10 mai
Godinne
Crupet
4e BC 12 mai 4 h
Porcheresse
Devant-les-Bois
Pontaury
PC 10 mai
Bioul
Yvoir
Sponfin
Emptinne
Gerpinnes
Mettet
Graux
Dorinne
PC 12 mai 4 h
Braibant
31e RD
4e BC 10 mai
Hanzinelle
Haut-le-Wastia
Anhée
Houx
Ciney
Trisogne
4e BC 11 mai
PC 11 mai
Haversin
Noiseux
Baillonville
14e BLM 11 mai
OURTHE
Découverte 10 mai
RUISSEAU D'HEURE
CRUPET (➡ GBM 74 p. 52)
HAUT-LE-WASTIA (➡ p. 19)
4e DLC Barbe
Fraire
Florennes
1re DLC d'Arras
DINANT
MEUSE
MARCHE
v. GIVET
0 5 10 15 km
PHILIPPEVILLE

10-12 mai 1940
LA COUVERTURE EN BELGIQUE
avec la 4e DLC

Carte A. Collet et F. Vauvillier © H&C 2007, d'après un historique divisionnaire.

de tous. Imbu des théories de Saumur, je me voyais commander un peloton de quatre AMR et m'en servir d'automitrailleuse et non comme antichar. C'est-à-dire fixer l'ennemi en un point pendant qu'il serait tourné par les AMD ou les autres AMR. Donc, non pas comme quelque chose de statique, mais comme quelque chose de tactique. Même si on n'avait pas le temps de se poser des questions, j'ai été étonné ce 10 mai de voir que mes AMR m'échappaient, pour soutenir tel ou tel fraction du GR, comme de simples antichars. Alors à quoi cela servait-il d'être chef de peloton car je me retrouvais seul, sans aucune liaison, moto ou radio, possible avec les autres blindées ? La radio était réservée à une élite et encore cela restait très compliqué : morse, codage, etc. Les liaisons se faisaient le plus souvent par estafette moto. »

Son commandant d'escadron, le capitaine Loutrel, ressent le même sentiment d'impuissance. Avec seulement deux radios marchant mal, il n'a aucun contact avec ses pelotons de mitrailleuses ou ses AMR éparpillées en soutien sur le terrain. De plus, il circule dans une traction, issue de la réquisition, avec laquelle il ne peut quitter la route.

samedi
11
MAI

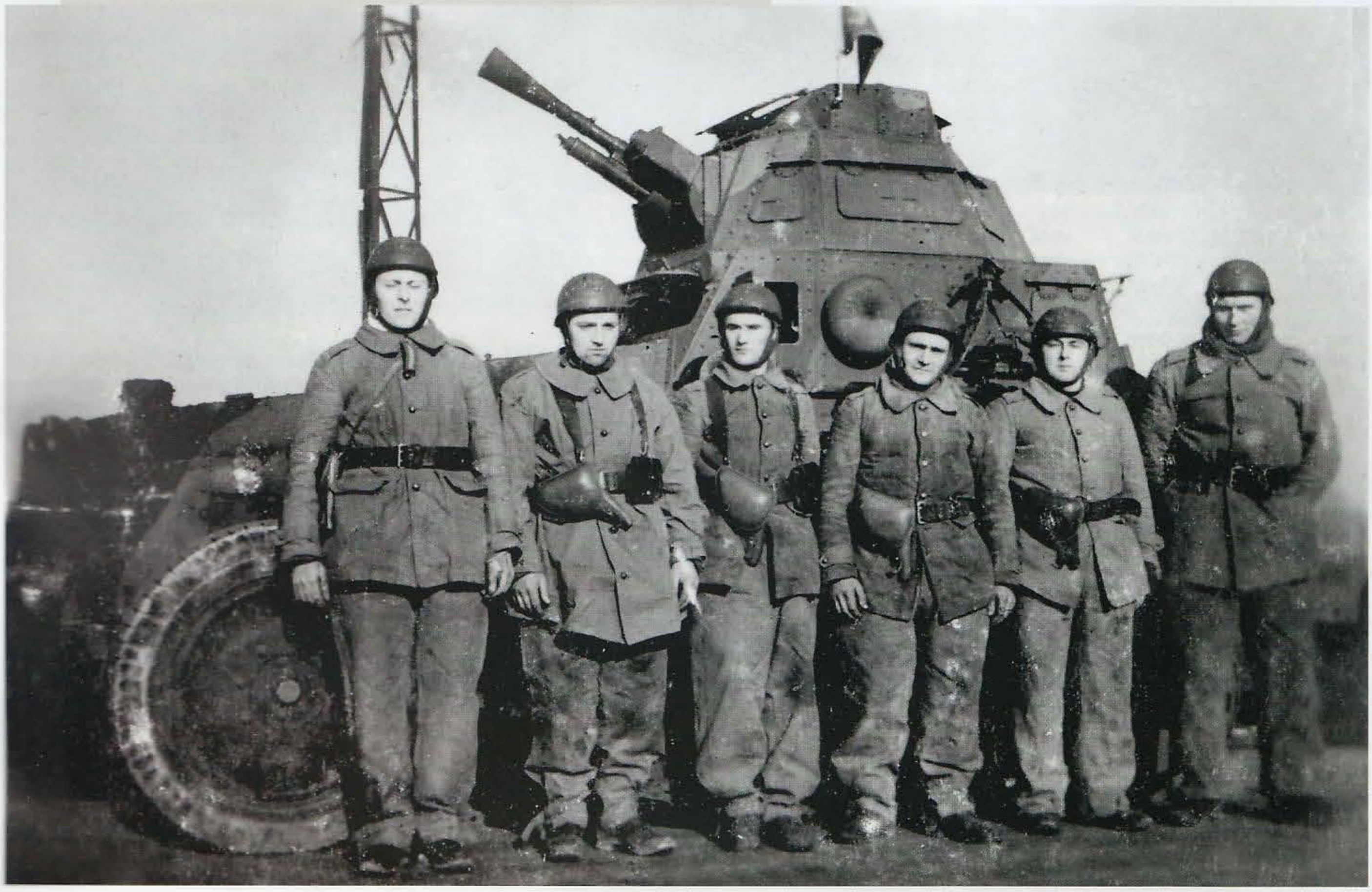
Les équipages d'AMR rejoignent

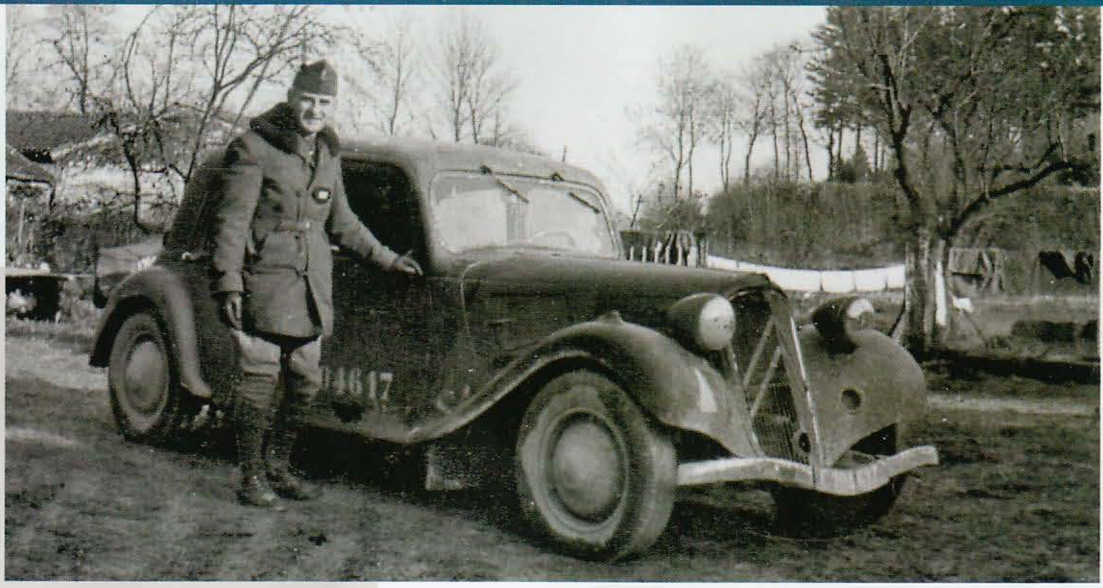
Au matin, la découverte du GR traverse la Meuse et gagne l'Ourthe, bientôt suivie par le reste du groupe, renforcé par des motocyclistes du 1er GRCA.

Le GR subit ses premières pertes suite à des attaques aériennes. Lors d'un arrêt à Havelange, le sous-lieutenant Grand est mitraillé par avion, en ser-

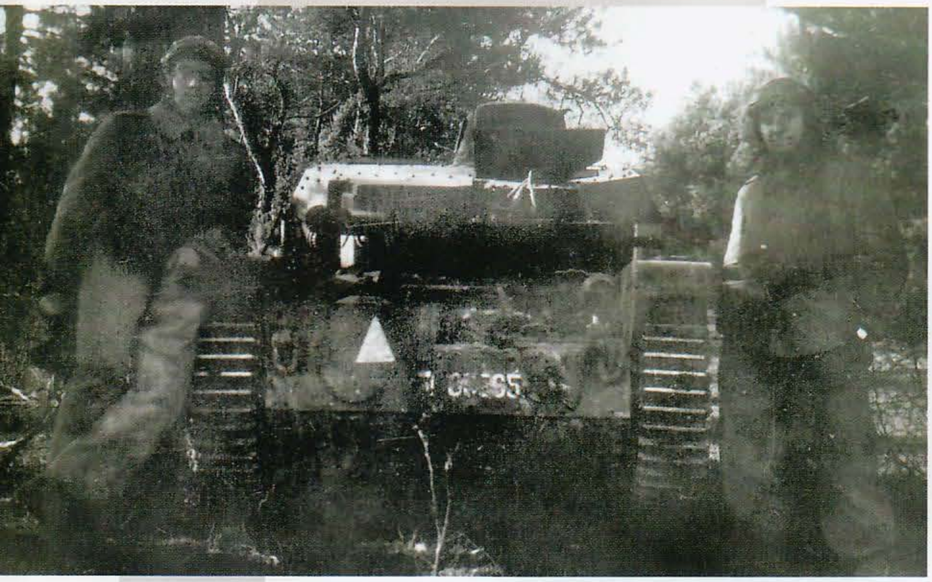
Le sous-lieutenant Grand (chef de peloton AMD), premier officier du 1er GRDI mort au combat. Portrait issu d'une photographie de promotion prise à Saumur alors qu'il était élève à l'école de cavalerie.

Cette photographie d'une P 16 du 1er GRDI est surtout intéressante par la présence des équipages portant l'ensemble en toile cachou ou kaki modèle 1935 (veste à boutonnage droit et salopette serrée à la cheville par une patte à coulisseau), tout comme les agents de liaison. Ces derniers sont reconnaissables au brêlage qu'ils portent avec une cartouchière modèle 1916 accompagnant leur étui d'arme de poing. Tous les étuis visibles ici sont du modèle 1893 pour revolver qui semble être d'un usage courant au 1er GRDI. À l'avant de l'AMR, nous reconnaissons Michel Cornu. *(Coll Cornu via F. Guidicelli)*

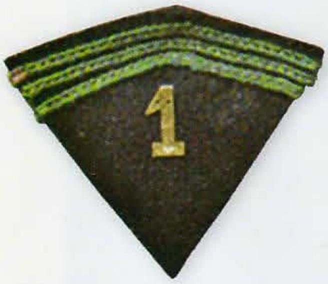




Le chef d'escadrons de Rochebouët *(à gauche)* **et le capitaine Loutrel** *(ci-dessus)* **avec sa Citroën traction avant de réquisition, C 104 617 (C identifiant la 3e région militaire, Rouen). Sur l'aile avant gauche est peint le triangle blanc que l'on retrouve sur les AMR ZT 3.** *(Coll. de Boulay)*



L'AMR ZT 3 95 865 est la première blindée du peloton de Boulay a être perdue le 11 mai 1940, en tombant dans un fossé. À droite son conducteur le cavalier Oger. *(Coll. de Boulay)*



Patte de collet du 1er GRDI, modèle de troupe avec chiffre métallique modèle 1935.

vant une mitrailleuse de son AMD en position antiaérienne, tout comme l'agent de liaison Olivier, tué sur sa moto. Il y a aussi quatre blessés.

Le groupe d'escadrons de reconnaissance, resté à Saint-Gérard, est rejoint à midi par les équipages revenant de Saumur. Pour mieux tenir le terrain, chaque peloton est ramené à trois AMR. Les AMR et les motocyclistes ne se trouvent pas ensemble. Contrairement aux motos facilement abritées sous les couverts, les AMR nécessitent les dépendances des fermes.

Près de Durbuy, l'AMR ZT 3 n° **95 865** tombe dans un fossé en se garant sur le côté de la route pour laisser passer une colonne de chars. Malgré les efforts du conducteur Oger, impossible de tirer la blindée de là. Le sous-lieutenant de Boulay tente de l'incendier en jetant une allumette dans le réservoir. Mais ce dernier n'explose pas. Heureusement pour lui.

En début d'après-midi, les premiers contacts ont lieu. Le brigadier-chef Charles se fait remarquer en tirant avec sa ZT antichar sur des Allemands situés sur la rive opposée. Les ponts sur l'Ourthe sautent vers 16 heures.

dimanche
12
MAI

Mission retardatrice accomplie

Dans la nuit, l'ordre de repli sur la ligne Havelange-Porchesse parvient au GR. Ce mouvement se termine à 2 heures sous la protection de trois détachements retardateurs, avant qu'à 9 h 30 un nouvel ordre spécifie de repasser la Meuse. En arrière-garde du groupement Préaud, deux pelotons d'AMD et les éléments du 94e GRDI gardent la ligne Sorée-Frisée-Schaltin, tandis que deux pelotons motos du 1er GRDI et des canons de 25 protègent le repli de la brigade à cheval de la 4e DLC. Le repli s'effectue sans problème, mais deux AMD embourbées doivent être abandonnées.

Le GR repasse la Meuse à Profondeville à 16 heures et se regroupe à Cottaprez, ignorant tout de la poussée allemande à travers les Ardennes. La situation semble même normale au sous-lieutenant de Boulay. En effet, le GR est fait pour reconnaître et jalonner l'avance ennemie en faisant de l'action retardatrice. Une fois cette mission terminée, il lui semblait logique qu'il passe en réserve derrière l'infanterie occupant la Meuse.

Dès 16 h15, les avant-gardes allemandes abordent le fleuve. Les ponts sont détruits, parfois à la barbe de l'ennemi, comme à Yvoir.

lundi
13
MAI

Le drame se noue

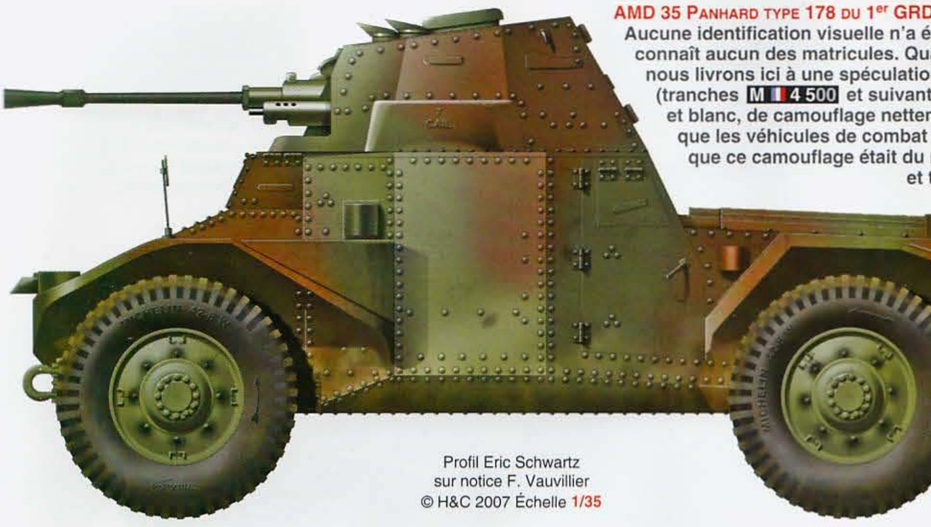
Dans la nuit, les 5. et 7. PzDiv ont traversé la Meuse que l'infanterie française, encore incomplète, occupe à peine. Les têtes de pont allemandes sont fragiles car sans aucune arme lourde, la moindre action pourrait rétablir la situation, mais les contre-attaques se mettent en place trop lentement et, à 21 heures, seule la 3e compagnie du 6e BCC balaye la tête de pont avant de se replier avec quelques prisonniers, sans que le terrain conquis ne soit occupé par l'infanterie.

> *Chaque homme a le sentiment que la bombe qui tombe est pour lui*

À 8 heures, le colonel Préaud assiste à une réunion de cadres au PC de la 5e DIM. Le 1er GRDI reçoit mission d'établir la jonction entre la division et la 18e DI, tout en colmatant la brèche créée par la 5. PzDiv depuis l'écluse de Houx, en tenant la ligne Moulins - Haut-le-Wastia - Grange.

Le GR est scindé en deux groupements éclairés par deux patrouilles mixtes poussées sur Haut-le-Wastia et le Bois-des-Moulins, tandis qu'une patrouille de P 16 est envoyée vers Grange.

En arrière, le gros du GR progresse difficilement sur Denée sous une nuée de Stukas et de chasseurs. À chaque attaque aérienne, les conducteurs tentent de camoufler leurs véhicules sous les couverts disponibles, tandis que les hommes se couchent dans les fossés. Les véhicules sont espacés au maximum et, dehors sur les marche-pieds, les chefs de voiture tentent de prévenir toute nouvelle attaque. Quelques FM sont mis en



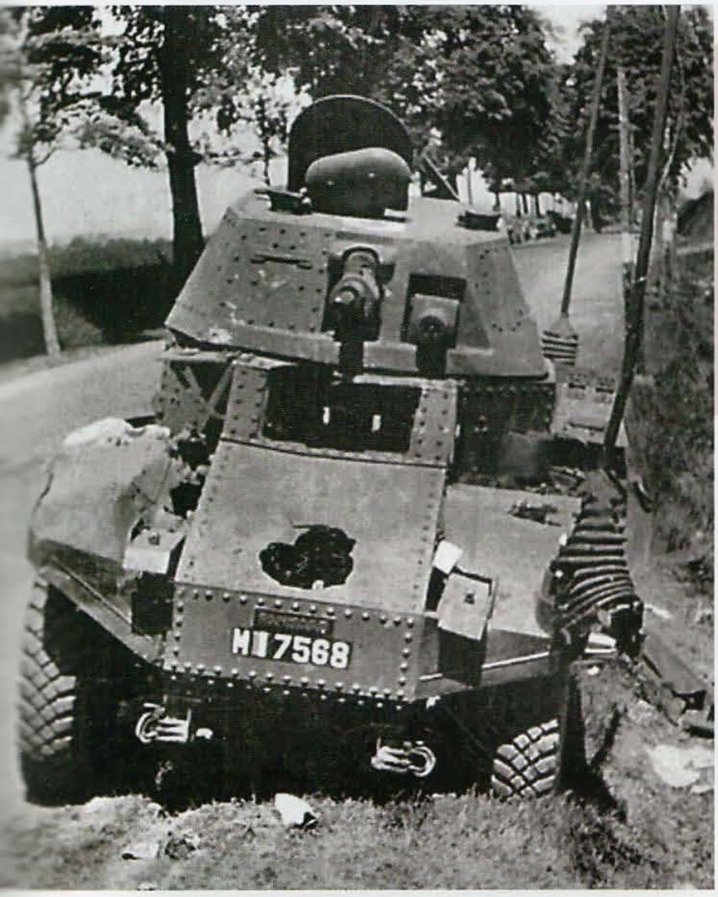
Profil Eric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 Échelle 1/35

AMD 35 Panhard type 178 du 1er GRDI

Aucune identification visuelle n'a été utilisée à l'escadron AMD dont, de plus, on ne connaît aucun des matricules. Quant à la couleur des voitures blindées Panhard, nous nous livrons ici à une spéculation : les AMD 35 des marchés livrés à partir de la mi-1939 (tranches M 🇫🇷 4 500 et suivantes) ne présentent pas, sur les photographies en noir et blanc, de camouflage nettement apparent. Or, le cahier des charges spécifie bien que les véhicules de combat doivent être camouflés. Nous avons donc supposé que ce camouflage était du nouveau modèle très diffus, utilisant des tons gris-vert et terre d'ombre donnant, en noir et blanc, deux tonalités non tranchantes. Mais ceci reste une hypothèse.

Insigne du 1er GRDI

Exprimant le blindage et la vitesse tout en rappelant l'origine de l'arme (le cheval), cet insigne d'heureuse et insolite composition n'a pas été reproduit sur les véhicules.



Du fait de l'absence de marquage, nous sommes réduits à des suppositions pour identifier les AMD 35 du 1er GRDI. Mais deux de ces blindées, immatriculées 🇫🇷 99 871 et M 🇫🇷 7 568 (notre document, plaque avant largement trouée) ont été détruites sur l'axe de repli du GR. *(DR)*

batterie, ouvrant le feu sans succès sur les avions. Nouvelles déconvenue pour le sous-lieutenant de Boulay :

« *Personne n'avait parlé de cela alors que des bombardements de ce type avaient déjà eu lieu en Espagne et en Pologne. Au début, le bruit des sirènes est impressionnant. Chaque homme a le sentiment que la bombe qui tombe est pour lui.* »

Mitraillé par deux chasseurs Bf 109, il saute dans un fossé et installe sa Reibel en position antiaérienne, trépied de fortune posé sur le sol. Puis il commence son tir. Mais, secoué par les rafales, le trépied bouge sans cesse, rendant le tir imprécis et donc inefficace. En revanche, une balle allemande tombe à quelques centimètres de lui.

À 10 heures, les Allemands sont signalés à un kilomètre à l'est de Haut-le-Wastia et occupent Grange, Anhée et le Bois-des-Moulins.

La patrouille mixte précédant le groupement de Rocheboüet occupe Haut-le-Wastia. En contrebas du village, une seconde ligne est créée sur les bords de la Molignée à fur et à mesure de l'arrivée des éléments, principalement des mitrailleuses et les ZT antichars.

Le sous-lieutenant de Boulay et le brigadier-chef Charles se fortifient dans une maison. Les quatre ou cinq hommes les entourant ont soif. L'un d'eux trouve des bouteilles d'apéritif. Le sous-lieutenant autorise un demi-verre par homme avant de casser les bouteilles pour éviter tout abus. Dans la nuit, ils tirent au canon sur des silhouettes non identifiées.

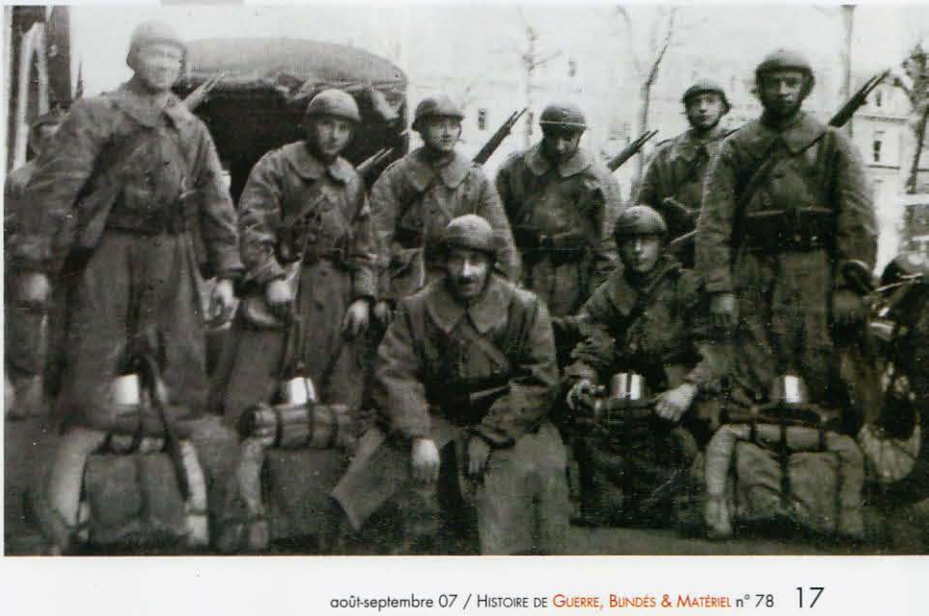
Pendant ce temps, une partie des AMR du groupement de Rocheboüet prend position au sud-ouest de Haut-le-Wastia, près de la gare de Falaën. Les AMR du lieutenant Lemaire et du maréchal des logis Lucas et les motocyclistes envoyés sur Grange renforcent les défenseurs de la ferme de Hontoir. Cette position est bientôt prise à partie par l'artillerie et l'aviation allemande. Un adjudant du GR est coupé en deux par un obus, pendant que les motocyclistes patrouillent ou appuient les fantassins. Les AMR qui attendent près d'un carrefour bordé de grands arbres, sont la cible de l'artillerie. Le lieutenant Lemaire doit déjà une fière chandelle à son porte-cartes qui arrête un éclat d'obus. Le commandant de Rocheboüet fait évacuer la position pour un bois proche.

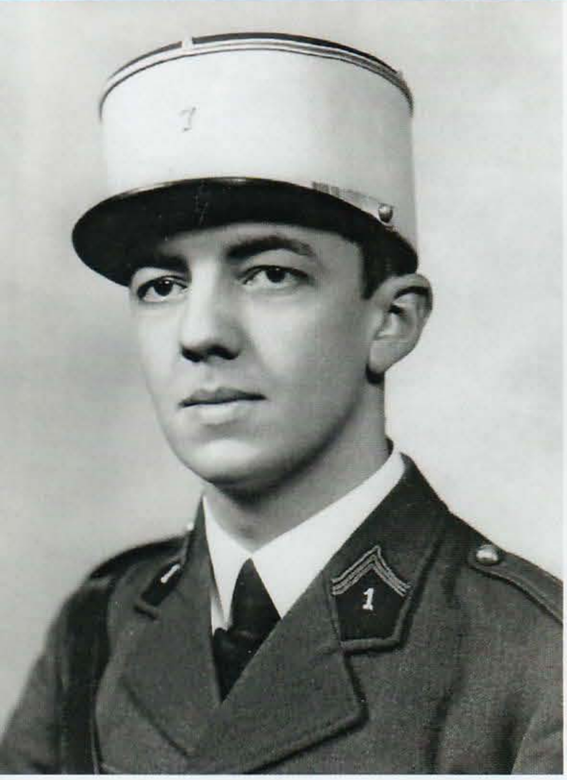
Le second groupement aux ordres du chef d'escadrons Roger occupe l'abbaye de Moulins. Les AMD poussent des reconnaissances jusqu'à Anhée, ralliant des éléments du 129e RI (5e DIM).

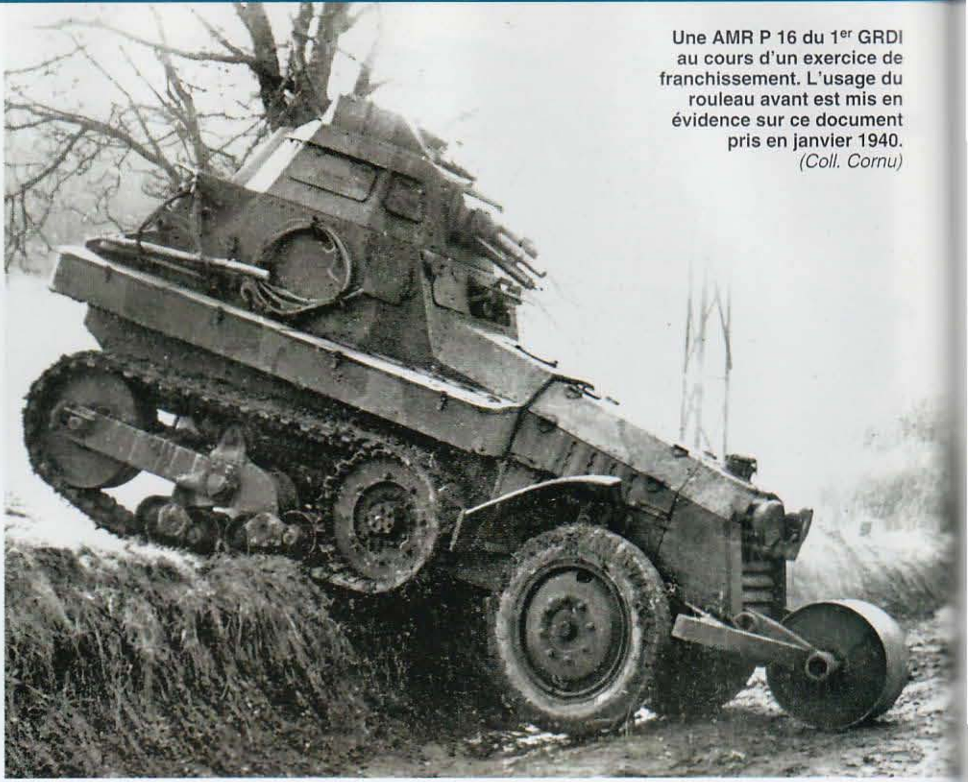
Entre les groupements, un mince rideau de feu est tendu avec les troupes en place, aidées par les cavaliers du GR. Dans l'après-midi, le contact devient étroit. Entre les PA du GR, les liaisons sont rendues difficiles par les tirs de mitrailleuses, de mortiers et d'artillerie de l'ennemi.

À Haut-le-Wastia, le peloton d'AMD Couvreux et les pelotons motos Chesnel et Merlie (une cinquantaine de motocyclistes avec quatre FM), sont soumis toute

Groupe de motocyclistes du 1er GRDI. Chacun porte un surtout en toile modèle 1935 et possède un fusil Mas 36. Quant aux havresacs modèle 1893 à cadre en bois, ils trouvent place dans le coffre arrière des paniers de side-car. *(Coll. de Boulay)*







Une AMR P 16 du 1er GRDI au cours d'un exercice de franchissement. L'usage du rouleau avant est mis en évidence sur ce document pris en janvier 1940. *(Coll. Cornu)*

la journée à d'incessants bombardements aériens et d'artillerie. Le cavalier de Cara, criblé par un avion, est évacué. À midi, le village est sous le feu des fantassins allemands. Le cavalier Morin, servant un FM, est tué. Le sous-lieutenant Merlie prend sa place, mais il est blessé à son tour. À côté de lui le cavalier Gabay s'effondre sur son FM, mortellement blessé. Des blessés sont évacués vers l'hôpital de campagne installé à Soumoy. Le maréchal des logis Robert de l'escadron d'AMD et le cavalier Lepelletier y succomberont le lendemain.

Les AMD empêchent l'ennemi d'investir le village en exécutant des incursions dans les bois environnants, tirant sur les détachements rencontrés. Mais à 18 heures, faute de munitions, l'évacuation de Haut-le-Wastia commence. L'ennemi investit le village vers 20 heures.

Le IIe bataillon du 129e RI, envoyé en contre-attaque sur Haut-le-Wastia, arrive en retard sur les prévisions et se retranche au sud du bourg. Le lieutenant Lemaire, couvrant cette progression, est blessé par un tireur d'élite. Il est vexé d'être mis hors service dès le premier contact. Évacué, il est remplacé par le maréchal des logis Michel Cornu.

Le sous-lieutenant Causy demande au colonel Préaud de prendre la tête d'un peloton d'AMR, ce dernier lui donne le peloton Lemaire et s'installe en surveillance du passage à niveau situé au pied de Haut-le-Wastia.

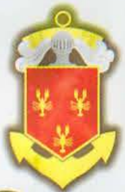
Le lieutenant Pietrini, est lui aussi légèrement blessé lors d'une liaison. Dure journée pour le GR qui perd deux tués, plusieurs blessés dont trois officiers ainsi que neuf sides, deux solos et trois VL, principalement durant la défense de Haut-le-Wastia.

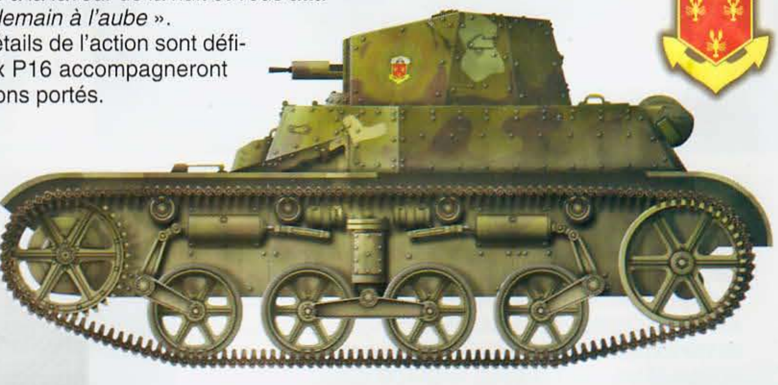
À 19 h 30, le IIe bataillon du 14e RDP, en réserve dans le bois de Neffe, est mis en alerte pour participer à une action visant à reprendre Haut-le-Wastia qui surplombe la tête de pont de la 5. PzDiv. Placé sous les ordres du colonel Préaud, le commandant de Longueau Saint-Michel rejoint ce dernier, qui lui explique la situation :

« *Haut-le-Wastia est entre les mains de l'ennemi bien que les 5e et 6e compagnies du 129e RI tiennent encore une position, peu confortable, dans le haut du village. La possession de celui-ci importe au plus haut point. Il est trop tard pour agir ce soir, débarquez votre bataillon dans le bois de Ronquières, franchissez la Molignée à la faveur de la nuit et vous attaquerez demain à l'aube* ».

Les détails de l'action sont définis, deux P16 accompagneront les dragons portés.

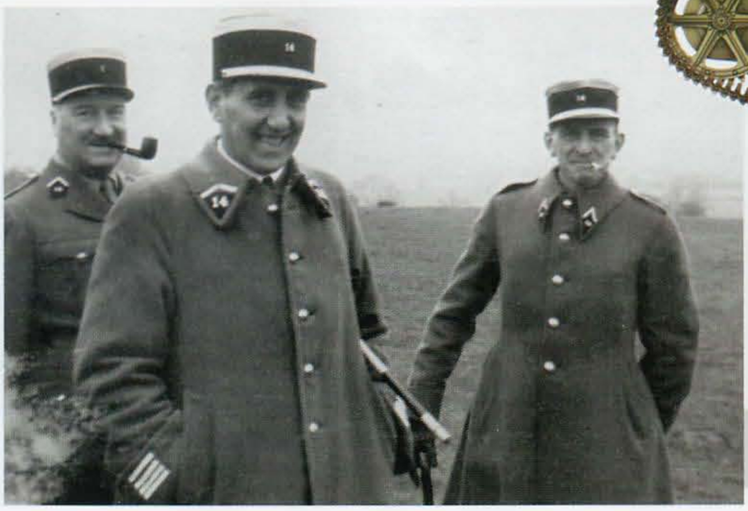
À gauche.
Le sous-lieutenant Causy, avec ses écussons du 1er GRDI et son képi bleu ciel d'avant-guerre au chiffre du 7e chasseurs. La couleur du képi des GR ne sera jamais spécifiée au Bulletin officiel, mais l'usage veut que, sans considération pour leur corps d'origine, les cadres des GRDI aient le képi bleu ciel, et ceux des GRCA le képi bleu foncé (noir). *(Coll. Causy via F. Guidicelli)*



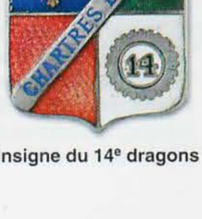


AMR 33 Renault VM du 14e RDP
La taille minuscule de cette voiture est mise en évidence ici, à échelle constante de représentation sur l'ensemble de l'article. Au 14e RDP, une partie seulement des voitures comporte un signe distinctif : l'insigne du corps d'origine, le 2e GAM. D'autres détails sur les AMR 33 du 14e RDP durant les actions retardatrices en Belgique (Crupet, 12 mai) ont été livrés par Jean-Yves Mary dans GBM n° 74.

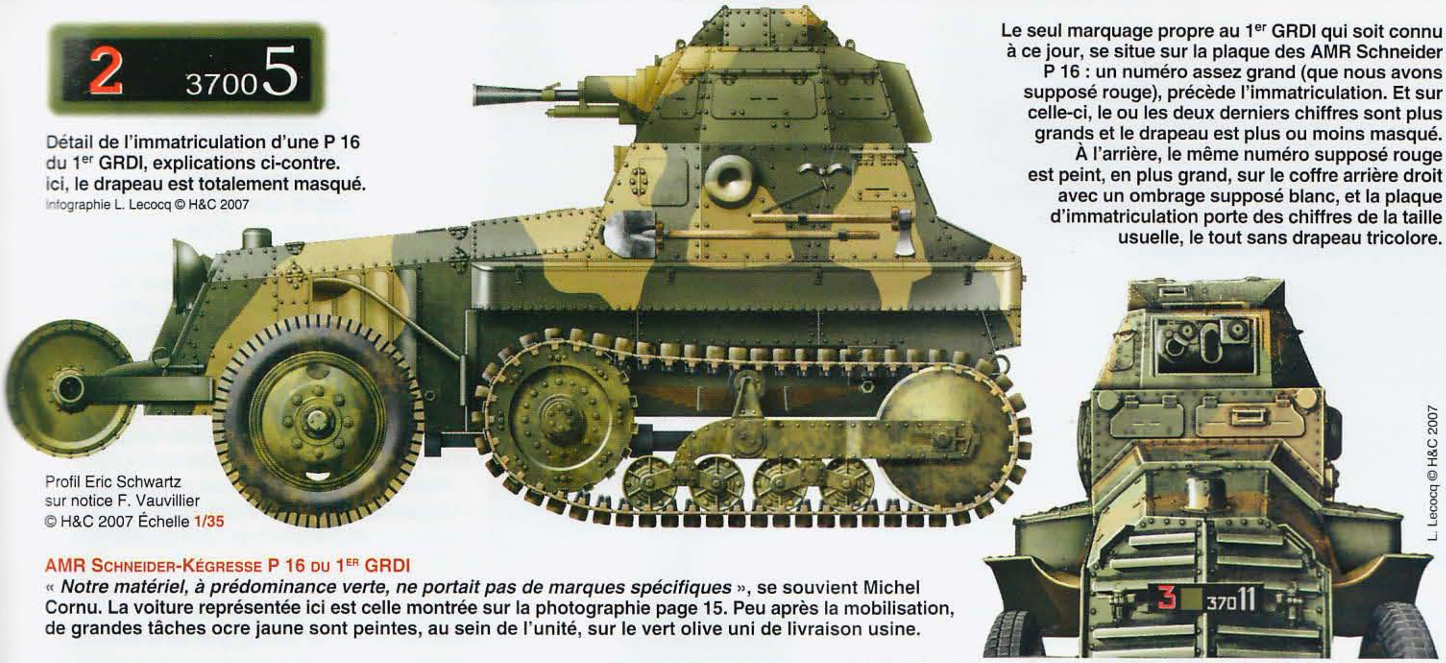
Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 Échelle 1/35



Quelques officiers du 14e RDP : le commandant Sonnery pipe à la bouche, le commandant de Longueau et le capitaine Aublet. *(Coll. Pazery)*



Insigne du 14e dragons



Détail de l'immatriculation d'une P 16 du 1er GRDI, explications ci-contre. ici, le drapeau est totalement masqué.
Infographie L. Lecocq © H&C 2007

Le seul marquage propre au 1er GRDI qui soit connu à ce jour, se situe sur la plaque des AMR Schneider P 16 : un numéro assez grand (que nous avons supposé rouge), précède l'immatriculation. Et sur celle-ci, le ou les deux derniers chiffres sont plus grands et le drapeau est plus ou moins masqué. À l'arrière, le même numéro supposé rouge est peint, en plus grand, sur le coffre arrière droit avec un ombrage supposé blanc, et la plaque d'immatriculation porte des chiffres de la taille usuelle, le tout sans drapeau tricolore.

Profil Eric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 Échelle 1/35

AMR Schneider-Kégresse P 16 du 1er GRDI
« *Notre matériel, à prédominance verte, ne portait pas de marques spécifiques* », se souvient Michel Cornu. La voiture représentée ici est celle montrée sur la photographie page 15. Peu après la mobilisation, de grandes tâches ocre jaune sont peintes, au sein de l'unité, sur le vert olive uni de livraison usine.

mardi
14
MAI

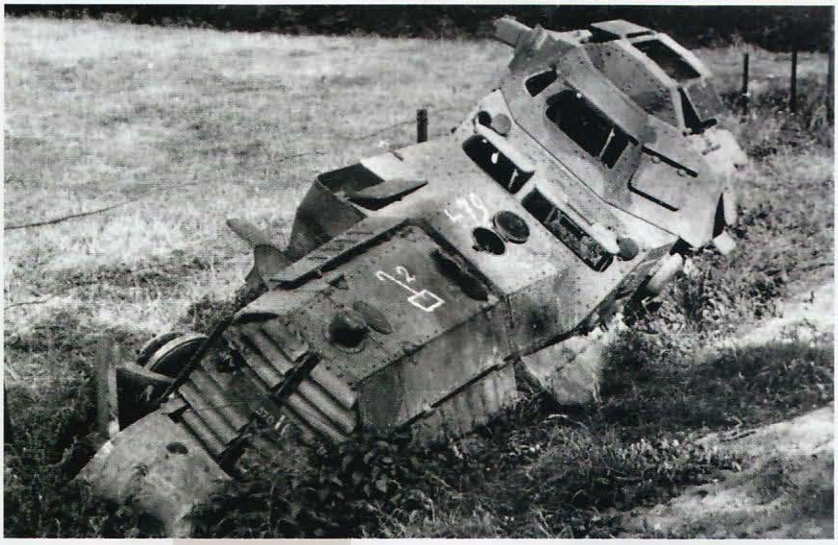
Victoire locale à Haut-le-Wastia

À 4 h 35, les mortiers de 81 du 14e RDP et le mortier de 60 de l'escadron Loutrel déclenchent un tir préparatoire sur les lisières ouest et nord-ouest de Haut-le-Wastia. Dix minutes plus tard, l'action dirigée par le commandant de Longueau Saint-Michel débute, conjointement avec celle du 129e RI.

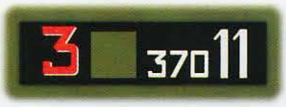
Trois AMR 33 du 14e RDP et les deux AMR P 16 du 1er GRDI (Mdl Cornu et Lucas) progressent en suivant la route qui aborde le village par le nord. Le lieutenant Vivien du GR, en position dans ce secteur, suit les blindées avec les sous-officiers Petit et Pommarès et les cavaliers Guincètre, Lepetit, Morel et Pottier.

À Haut-le-Wastia, jour de gloire des dragons du 14e RDP, et des lauriers pour les P 16

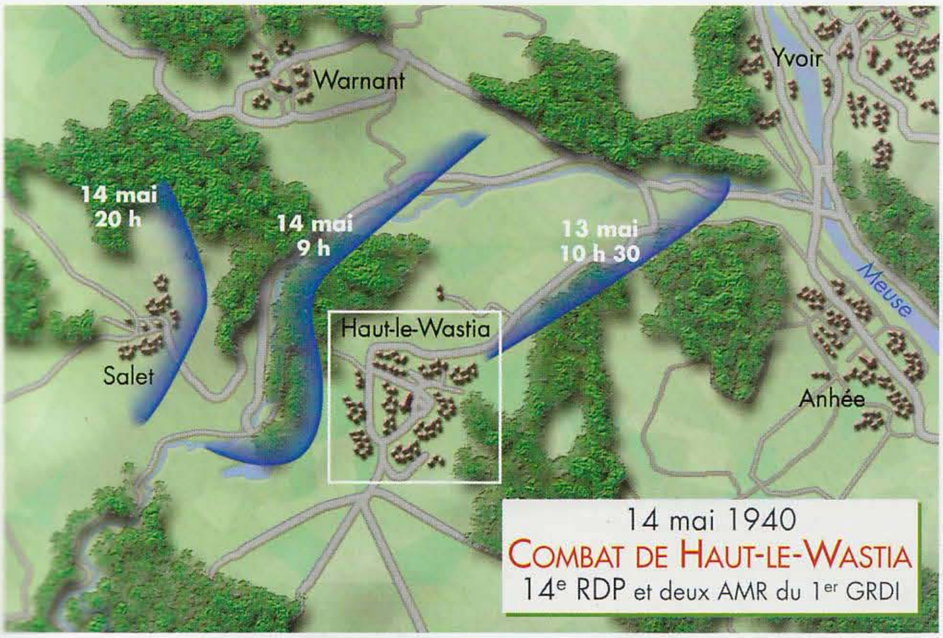
Les dragons du lieutenant Margot, déployés en tirailleurs, attaquent la partie nord-ouest du village, sous le feu nourri de l'ennemi retranché dans les caves et les maisons. L'arrivée des automitrailleuses, P 16 en tête, crée un flottement. Le commandant de Longueau



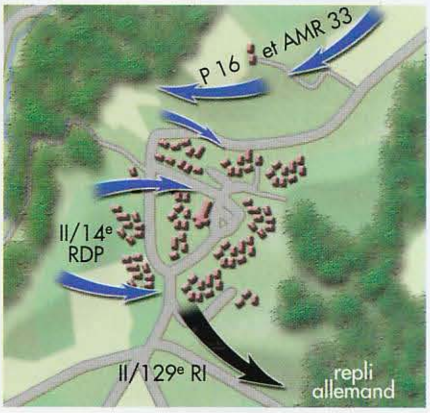
Une AMR P 16 du 1er GRDI, avec (*ci-dessous*) sa plaque d'immatriculation si particulière. *(Coll. X via Danjou)*



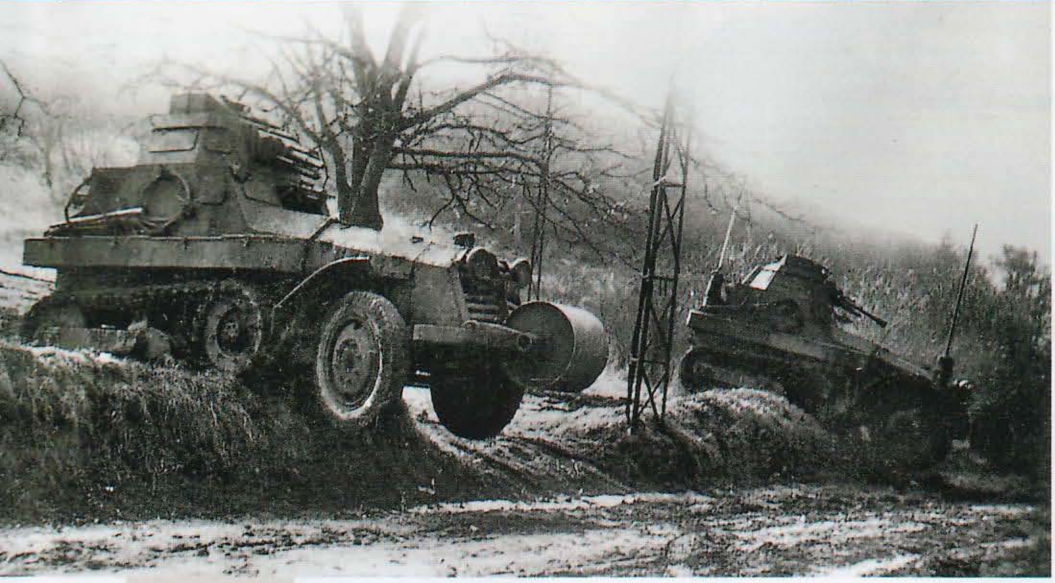
Le monument de Haut-le-Wastia, à la mémoire des dragons du 14e RDP. *(DR)*



14 mai 1940
COMBAT DE HAUT-LE-WASTIA
14e RDP et deux AMR du 1er GRDI



Cartes Antonin Collet © H&C 2007.



Si ce n'était la végétation absente et les quelques traces de neige, ces deux AMR P 16 du 1er GRDI photographiées en action en janvier 1940 évoquent bien l'appui donné à l'action du 14e RDP le 14 mai 1940 sur Haut-le-Wastia.
(Coll. Cornu)

« Ces gars-là ont perdu beaucoup de sang ! ». Et l'AMR Schneider va jouer les ambulances

en profite pour passer à l'action avec son peloton de commandement vers le nord du village puis il accompagne les AMR jusqu'au centre du village.

Le lieutenant Margot atteint les lisières ouest du village. Les fusiliers de la 5. PzDiv pris à revers au nord de Haut-le-Wastia se replient vers le centre de la localité et se barricadent dans les maisons, tandis que d'autres refluent en désordre, abandonnant un important matériel. Commence alors un dur combat de rue. Les AMR P16 tirent par les fenêtres et défoncent les murs de leurs obus de 37. Le commandant de Longueau tente de soutenir le lieutenant Margot. Son adjoint, le lieutenant Cherrière est mortellement blessé au ventre à côté de lui.

À court de munitions, les derniers Allemands se rendent. Le combat cesse, il est 7 h 30. Les dragons et les cavaliers du 1re GRDI ont repris Haut-le-Wastia, signant l'une des plus belles pages de gloire de l'armée française durant la campagne. 46 prisonniers dont un officier sont rassemblés, gonflant le moral des hommes présents, car les pertes sont lourdes avec 10 dragons tués et 15 autres blessés.

Le maréchal des logis Michel Cornu témoigne : « *L'adjudant Genter apporte un ordre de notre colonel : départ immédiat vers Haut-le-Wastia. Les deux vieilles AMR gravissent une côte pentue et arrivent au sommet à la pointe du jour : devant nous, au milieu de la chaussée, un homme s'avance seul* [c'est Longueau Saint-Michel]. *Il tient un porte-cartes de la main gauche et son pistolet de la main droite, alors que les armes invisibles crépitent de tous côtés. Quand nous arrivons à sa hauteur, il s'arrête et nous donne ses ordres : " suivez-moi, réglez votre allure sur la mienne ! Quand je m'arrêterai, je désignerai avec mon pistolet les objectifs à mitrailler. Occupez-vous des maisons à gauche. " Il donne ordre à l'autre AMR de s'occuper du côté droit.*

Le commandant de Longueau Saint-Michel dirige alors l'opération. Il reprend sa marche lente, s'arrête de temps en temps et désigne les objectifs que les mitrailleuses des deux engins arrosent de courtes rafales. Les fenêtres volent en éclats, on ne voit personne. En arrivant à la hauteur de l'église, le commandant nous fait signe de stopper. Nous nous garons le dos à l'église, face aux maisons. Pour nous, l'action semble terminée. Tout à coup, le pilote, qui observe ce qui se passe devant lui, s'écrie : " Des Boches courent dans la maison d'en face ! " L'inverseur qui visiblement commence à s'ennuyer m'apostrophe : " Michel, fousleur un coup de 37 ! " Il me tend un obus explosif à retard qui est immédiatement introduit dans le canon, lequel est prestement pointé vers la porte de la maison d'en face. Le coup part, l'obus traverse la porte et explose à l'intérieur : tout a fonctionné correctement !

Peu de temps après, le commandant nous fait prévenir qu'il n'a plus besoin de nous et nous remercie de notre collaboration. Immédiatement les deux AMR prennent le chemin du retour et nous assistons, cette fois, à un spectacle ahurissant : les dragons victorieux entourent une quarantaine de prisonniers qui se rangent en colonne en exécutant les ordres, donnés en allemand par un adjudant français ! Près de là, un infirmier des dragons se place devant notre AM et la fait stopper. Il demande que nous prenions en charge deux blessés. Je réponds que ce n'est pas possible, l'infirmier insiste en disant : " ces gars-là ont perdu beaucoup de sang et vont crever s'ils ne sont pas rapidement hospitalisés ".

Je donne alors mon accord. Les porteurs de brancards arrivent en courant. Les deux blessés par balles, l'un au ventre, l'autre à la jambe droite, sont installés plutôt mal que bien sur le plancher de l'AM qui file vers le PC de notre colonel. Aussitôt arrivés, les blessés sont examinés par notre médecin chef et transférés dans une ambulance. »

Le colonel Préaud lui fait remarquer que son automitrailleuse n'est pas une ambulance, mais le geste de Michel Cornu a permis de sauver l'un des deux dragons de la mort.

Préaud envoie un message de victoire au QG de la 9e armée. Il lui est répondu de se hâter de décrocher ! Malgré le courage des cavaliers français, la victoire est éphémère, et localisée. Durant la nuit, les premiers Panzers ont traversé la Meuse sur des bacs avant qu'un pont soit lancé par le génie. Au matin, ils ne sont qu'une vingtaine mais leur effet psychologique sera très fort. L'avance allemande reprend dès l'aube, bousculant la 18e DI et progressant vers Onhaye.

À 8 h 30, la cavalerie abandonne Haut-le-Wastia et se reporte derrière la Molignée. Un peloton de canons de 25 du 14e RDP en position à Salet, face à Haut-le-Wastia, permet de maintenir à distance les Panzers.

Dans le secteur de la ferme de Hontoir, le combat a repris. Les motocyclistes résistent avec les fantassins. Quelques AMD du GR venues remplacer les AMR, sont prises à partie par l'artillerie et trouvent refuge dans le bois de Foy. Ce secteur est évacué entre 10 heures et midi, sous la protection des AMD qui se heurtent aux Panzers. Des engins sont détruits de part et d'autre.

Après un premier repli aux lisières du bois de Foy, les cavaliers gagne la Molignée où les AMR surveillent la route qui serpente dans le ravin, entre Sosoye et Warnant, sous les ponts de chemin de fer, avant de remonter sur le versant nord-ouest, à l'orée du bois de Ronquière.

En fin d'après-midi, l'ennemi s'enfonce profondément dans le dispositif français. Sommières est capturée à 17 heures par la 7. PzDiv. À la même heure, le colonel Préaud organise la défense de Salet et du bois de Ronquières avec son GR et des éléments des 14e RDP et 129e RI.

Traversant le ravin de Molignée, l'ennemi aborde Salet à la tombée de la nuit. Manquant de munitions, les cavaliers se reportent sur la ligne Bioul - lisières du bois de Ronquière - Sosoye où ils sont rapidement au contact avec l'ennemi. Sur la route de Denée comme dans cette localité, de petits PA à base de sections de mitrailleuses, sous l'égide du lieutenant Forthomme, protègent le repli. La confusion est extrême, les communications coupées.

mercredi
15
MAI

Tirs fratricides par méprise

Avec le repli de la 4e DLC, le 1er GRDI s'installe à 7 heures sur la voie ferrée à l'est de Mettet, encadré par les 14e RDP et 129e RI. Ces régiments forment alors un groupement provisoire aux ordres du colonel Préaud. La journée est calme, mais une méprise a lieu entre des chars français et une automitrailleuse du GR, provoquant deux blessés suite à un échange de tirs.

Abréviations

AM : automitrailleuse
AMC : AM de combat
AMD : AM de découverte
AMR : AM de reconnaissance
BCC : bataillon de chars de combat
CA : corps d'armée
CMC : centre mobilisateur de cavalerie
DI : division d'infanterie
DIM : DI motorisée
DLC : div. légère de cavalerie
DLM : div. légère mécanique
EHR : escadron hors-rang
EMC : escadron de mitrailleuses et canons
FM : fusil mitrailleur
GAM : groupe d'automitrailleuses
GRCA / DI : groupe de reconnaissance de corps d'armée/ division d'infanterie
GQG : grand quartier général
ID : Infanterie Division *(all.)*
PA : point d'appui
PzDiv : Panzer Division *(all.)*
RAM : régt d'automitrailleuses
RDP : régt de dragons portés
RI : régiment d'infanterie
QG : quartier général
VL : voiture de liaison

Une partie des AMR se trouve à un carrefour près de Mettet, la seconde partie, au PC du GR. À partir de ce jour, la poussée allemande est telle que la mission des AMR se réduira à couvrir le repli des troupes à pied.

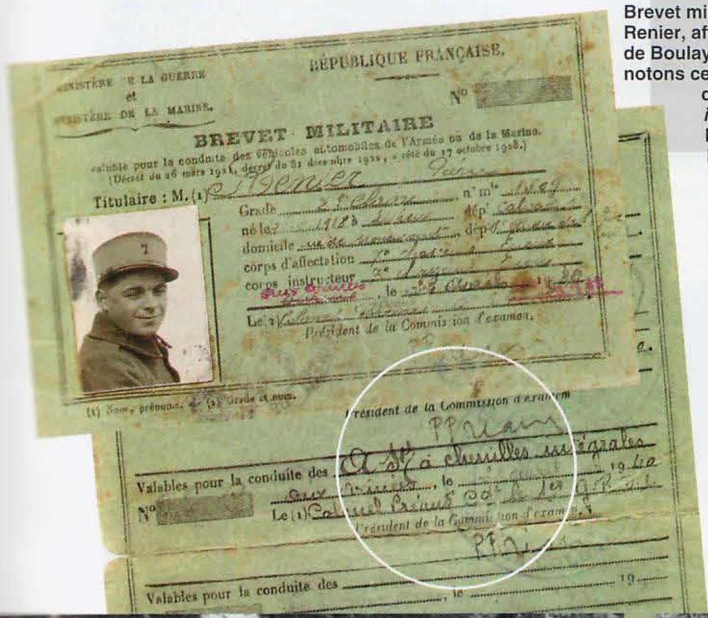
Plus au sud, la situation est tendue. L'infanterie française est enfoncée. La 1^{re} DCR qui a des problèmes de ravitaillement, tente d'endiguer le flot allemand et se heurte durement aux 7. et 5. PzDiv. Des deux côtés les pertes sont importantes mais en fin de journée la rupture du front français est achevée.

Regagner la France au plus vite

jeudi
16
MAI

Dès l'aube, le combat reprend. Le GR se trouve face à la 8. ID, appuyée par des Panzers. À 8 h 30, l'AMD du sous-lieutenant Perol et des canons de 25 repoussent les chars. À 9 heures, nouvel engagement avec des troupes à pied, elles aussi repoussées. Le sous-lieutenant de Causy tire tous les obus de sa P 16 en une heure.

À 10 heures, la 4^e DLC se reporte sur l'Acoz, couverte face au sud par le groupement Préaud. Dans le secteur de Mettet, l'ennemi accentue son effort, appuyé par des chars légers et s'infiltre dans les positions du GR. Le lieutenant de Termont fait lancer des grenades. Bientôt les PA du GR sont isolés les uns des autres mais résistent jusqu'à midi sans esprit de recul, grâce à une liaison radio permettant l'appui efficace d'un groupe de 75 du 11^e RA. Le commandant Roger manque d'être capturé. Après une âpre résistance, les derniers éléments du GR se replient avec le capitaine Gobbé blessé dans l'action. Le décrochage se fait en partie au milieu des tirs ennemis et soutenu par les derniers chars H 39 de l'escadron Clément du 4^e RAM, jusqu'à Thy-le-Château et Pairin. La traction du colonel Préaud est ainsi doublée par des motocyclistes allemands. Ce dernier ouvre le feu au revolver tandis que le capitaine Huet fait feu avec un fusil. Ils sont sauvés par la présence d'un char B 1*bis* rescapé de la 1^{re} DCR croisant leur route. Les pertes sont élevées avec trois sous-officiers et huit cavaliers tués, de nombreux blessés et plusieurs véhicules détruits.



MINISTÈRE DE LA GUERRE
et
MINISTÈRE DE LA MARINE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° [redacted]

BREVET MILITAIRE

valable pour la conduite des véhicules automobiles de l'Armée ou de la Marine.
(Décret du 26 mars 1921, décret du 31 décembre 1922, arrêté du 17 octobre 1928.)

Titulaire : M.(1) Renier [illegible]
Grade 2^e Classe n° m^{le} [illegible]
né le [illegible] 1918 à [illegible] dép^t [illegible]
domicile [illegible] dép^t [illegible]
corps d'affectation [illegible]
corps instructeur [illegible]
[illegible], le [illegible] 1939
Le (2) [illegible]
Président de la Commission d'examen.

(1) Nom, prénoms. (2) Grade et nom.

Président de la Commission d'examen
PP [illegible]

Valables pour la conduite des AM à chenilles intégrales
[illegible], le [illegible] 1940
N° [redacted]
Le (1) Colonel Préaud C^{dt} le [illegible] GR [illegible]
Président de la Commission d'examen
PP [illegible]

Valables pour la conduite des ...., le .... 19....

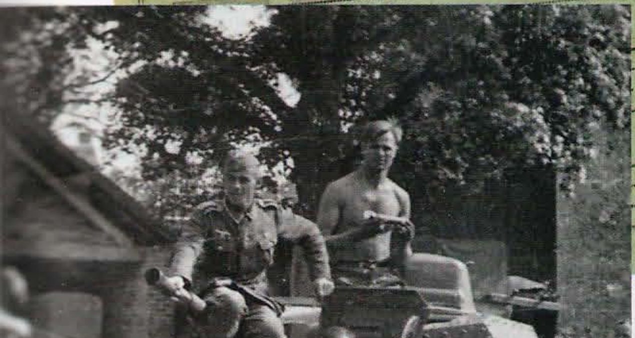
Brevet militaire du cavalier Renier, affecté au peloton de Boulay. Parmi ses permis, notons celui de conducteur d'« *AM à chenilles intégrales* », délivré le 22 avril 1940 par le colonel Préaud. *(Coll. Renier)*

Dans l'après-midi, l'ennemi déborde les positions françaises que la Luftwaffe tente de détruire de 16 à 19 h.

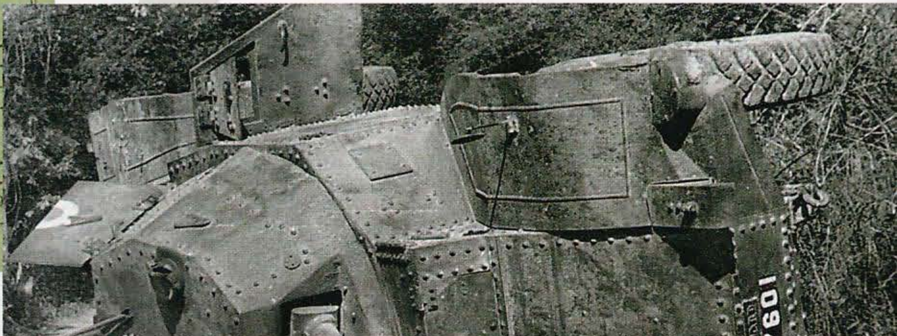
À 20 heures, le colonel Préaud ordonne de regagner la France au plus vite, afin d'éviter d'être devancé par l'ennemi. Il fixe Felleries, près d'Avesnes-sur-Helpe, comme point de regroupement. Près de Nalinnes, les AMR sont prises à partie par des Stukas. Dès le premier passage, Michel Cornu empoigne la mitrailleuse de rechange, se dresse dans la tourelle et mitraille sans résultat. À cet instant l'inverseur Decaens le saisit par une jambe : « *Un Stuka pique dans ton dos !* » Le maréchal des logis Cornu le vise mais n'ayant pas eu le temps de remplacer son chargeur vide, il se laisse tomber sur le plancher en fermant le capot de tourelle, juste au moment où une giclée de balles touche l'AMR dans un bruit infernal. Une bombe tombe sur la maison près de laquelle le maréchal des logis Lechat avait stoppé son AMR. Les gravats de la maison le recouvrent mais il est dégagé par l'AMR de Pierre Cornu, puis la colonne repart tandis que le bombardement de Nalinnes continue, provoquant d'importantes pertes dans les camions de la colonne de ravitaillement. Dans la nuit, l'AMR de Michel Cornu s'immobilise en panne d'embrayage, irréparable. Au moment de la détruire en l'incendiant, un officier de la circulation routière s'interpose car l'incendie attirerait les Stukas. L'équipage rend l'armement inutilisable avant de continuer sa route en s'installant sur le marche-pied et les coffres extérieurs de l'AMR de Pierre Cornu. Il en est à peu près de même pour le sous-lieutenant Causy :

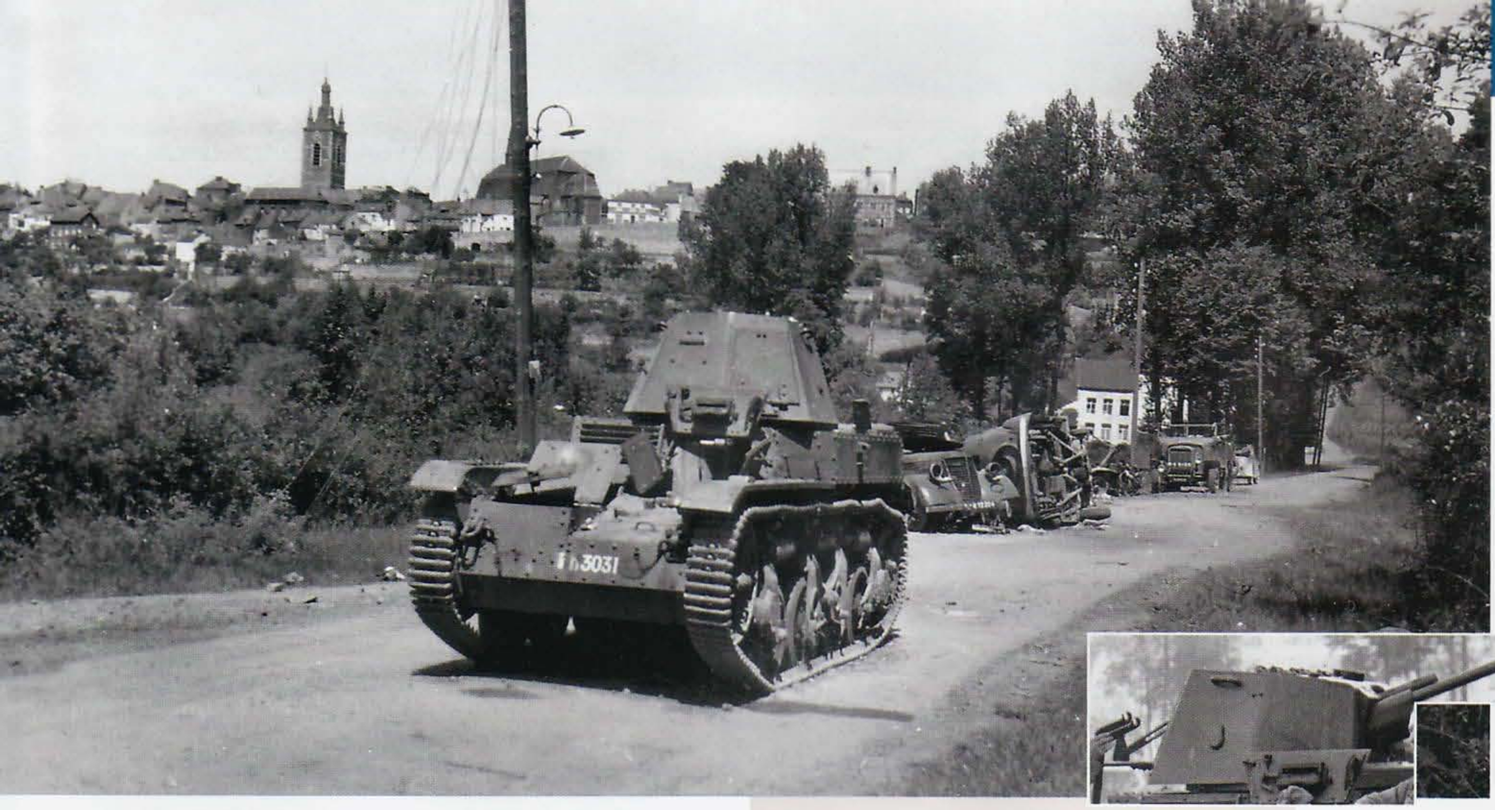
« *Mon AM, à bout de souffle, me lâche. Les chars allemands sont là, c'est presque une fuite éperdue. C'est en camionnette et en se dirigeant avec la lune que nous nous aperçûmes à l'aube que nous foulions à nouveau la terre de France. Le passage de la frontière la nuit reste pour moi un souvenir violent. Les villages en feu illuminaient notre route, permettant aux*

L'AMR ZT 3 M 3 037 a été abandonnée dans le secteur de Ghyvelde, suite à une panne. *(Coll. Commas, via Danjou)*

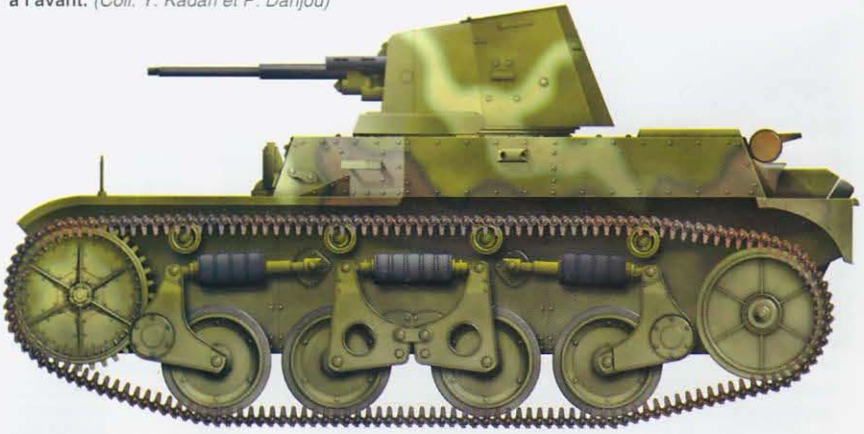


Une AMD Panhard dont l'immatriculation M 7 601 correspond à l'une des tranches livrées au 1^{er} GRDI. *(Coll. P. Danjou)*





L'AMR ZT 2 M 3 031 du sous-lieutenant de Boulay, abandonnée à Thuin le 16 mai 1940 après la blessure de ce dernier. Outre l'absence de la lunette de tir, le canon de 25 n'a pas reçu de cache-flamme *(→ encadré ci-dessus, avec support de tir antaérien)*. **Autre détail, les deux AMR ZT 2 du 1er GRDI, perçues juste avant l'attaque allemande, n'ont pas eu de triangle peint à l'avant.** *(Coll. Y. Kadari et P. Danjou)*



AMR 35 Renault ZT 2 du 1er GRDI

Ce véhicule répond au même emploi antichar que la ZT 3 *(→ page 13)* **mais d'une manière plus large, dans la mesure où sa formule est celle d'un véritable « char léger de cavalerie ». Sa tourelle APX 5 monoplace devait d'ailleurs doter l'AM 39 Gendron Somua** *(→ GBM 75 pages 48-49)* **, qui ne sortira pas en série, faute de temps.**

avions de nous poursuivre à coup sûr. Nous nous croyions sauvés quand des rafales d'armes automatiques dirigées vers nous, nous apprîmes qu'il n'en était rien. C'était un char allemand sur la grande route. À l'aube, nous nous trouvons nez à nez avec une AM boche, mais la providence qui nous protège veut qu'à ce moment du bétail affolé vienne contrarier sa route et la fasse verser dans le fossé. »

> « Voici ma boussole, la France est par là. Partez dans cette direction ! »

Le repli vers la France se fait sous la protection des ZT antichars. Le sous-lieutenant de Boulay précise : « *Dans l'après-midi, un agent de liaison en moto est venu m'apporter l'ordre de tenir le village où je me trouvais jusqu'à l'arrivée des Allemands. Vers 22 h 30, alors que j'avais mal aux yeux à force de surveiller les environs par mes épiscopes et que la nuit rendait cette tâche encore plus difficile, j'ai vu apparaître un premier char. Je l'ai laissé s'approcher à 20 mètres, n'ayant pas de lunette de tir. J'ai tiré au jugé mais je l'ai manqué. L'Allemand n'a pas riposté ! Profitant de l'obscurité je me suis replié, mais je n'avais aucune instruction et je ne savais où aller. Le seul ordre était de rejoindre la France.* »

Ce repli de nuit est effroyable et tourne parfois à la débandade. Les routes sont surchargées de militaires et de civils. Les hommes écrasés de fatigue, échangent souvent le volant de leurs véhicules roulant sans lumière. Le sous-lieutenant de Boulay arrive à Thuin :

« *Tout d'abord je pensais être le dernier arrivé, mais j'ai vu un Laffly, mais aussi des troupes en déroute ! C'est la première fois que j'en voyais. J'étais surpris de voir une grande concentration. Il devait être minuit, une heure et je suis descendu de mon AMR pour aller m'enquérir de la situation. À ce moment deux avions sont passés au-dessus de nous et trois bombes ont éclaté. C'est quelque chose de formidable d'ailleurs, parce que j'ai été soulevé du sol trois fois. Ce que je ne comprends pas, c'est que je n'ai rien eu à part des éclats d'obus. [...] Blessé, j'ai vu venir à moi le brigadier Buchet que je n'avais pas vu depuis le début de la campagne parce que les AMR étaient engagées séparément, bientôt rejoint par le brigadier-chef Charles et le conducteur Renier qui devaient être arrêtés un peu plus loin. Je leur ai dit : " Je sens que je me paralyse, je ne peux plus bouger. Voici ma boussole, la France est par là. Partez dans cette direction ".* »

Évacué dans une camionnette en direction d'Avesnes, il traverse Maubeuge en flammes où il n'y a pas âme qui vive dans les rues. À l'entrée d'Avesnes, la camionnette est arrêtée par un soldat allemand, le sous-lieutenant de Boulay est capturé et se retrouve dans un champ rempli de prisonniers gardé par quelques sentinelles.

La bataille du Nord

Le 1er GRDI est parvenu à traverser la frontière dans la nuit du 16 au 17 mai, entre Maubeuge et Mons, mais les pertes ont été lourdes en hommes et en matériel.

Vers 6 heures, deux AMD envoyées vers Avesnes, signalent la localité aux mains de l'ennemi. Une heure plus tard, le capitaine Loutrel tente de traverser Avesnes. Il est capturé avec son chauffeur et le lieutenant Pietrini. Dans la nuit, il s'évade puis s'habille en civil. Empruntant un vélo, il parvient à rejoindre des troupes françaises.

Le GR est coupé en plusieurs tronçons par l'avance allemande. Le colonel Préaud traverse Avesnes au milieu des Allemands, sa traction encadrée par deux AMD tirant sans interruption. Il parvient en fin de journée à prendre contact avec la 4e DLC, puis dirige les éléments l'entourant au nord de Cambrai. Devant Avesnes, la colonne du commandant de Rochebouët se heurte à l'ennemi puis traverse la forêt de Mormal pour s'établir à la nuit au Quesnoy. Une dernière colonne erre plusieurs jours avant de regagner le dépôt d'Évreux.

NOTE

6. Voir *Histoire de Guerre* n° 46, article de l'auteur consacré à la 7e DLM.

BIBLIOGRAPHIE

Georges Rives, *Histoire d'un GR (le 1er GRDI)*, Edition de l'amicale, 1950

REMERCIEMENTS

L'auteur tient à remercier les anciens qui l'ont aidé, MM. de Boulay et Renier, Michel et Pierre Cornu, ainsi que madame veuve Rousseau et Pascal Danjou.

Le groupement de Rochebouët

Au matin du 18 mai, alors qu'il se prépare à rejoindre le reste du GR à Haynecourt, le groupement reçoit l'ordre d'envoyer des patrouilles vers le Catelet. Les AMD signalent des Panzers sur l'axe Saint-Quentin - Le Catelet. Le commandant organise la défense du Catelet mais il est bousculé par un ennemi plus puissant. Le groupement se replie alors sur Cambrai. Durant le trajet, les AMD du capitaine Ricaud, du lieutenant Couvreux et du sous-lieutenant Perol provoquent une hécatombe dans une colonne allemande qu'ils remontent sur six kilomètres, sans aucune perte. Le commandant de Rochebouët ne rejoint son groupement que tard dans la nuit suite à l'incendie de son AMD. Le groupement se dirige ensuite sur Doullens puis Beauvais avant de rejoindre Montlhéry.

Le groupement Préaud

Renforcé par le 1er GRCA, ce groupement est orientée le 18 mai sur la Sensée pour couvrir la 1re armée entre Arleux et Bouchain. Là, les mitrailleuses du lieutenant de Termont participent à la destruction d'un avion. À 23 heures, l'ennemi est signalé aux abords de Cambrai. Le lendemain, le colonel Préaud est renforcé par les rescapés de la 5e DIM et le 5e GRDI.

Le 20 mai, la 5. PzDiv borde la Sensée après avoir repoussé la 1re DLM qui se déploie dans ce secteur en vue d'empêcher les tentatives de franchissement. Le GR se recentre sur Aubigny âprement défendu par un escadron moto avec deux mitrailleuses, deux AMR P 16, plusieurs canons et deux AMD périodiquement envoyées au sud du canal par le dernier pont intact. Au cours d'une patrouille, le maréchal des logis Rouillard fait de nombreux prisonniers.

Relevé le 22 mai par la 25e DIM, le groupement Préaud, renforcé par le 92e GRDI, passe sous les ordres de la 5e DIM et doit tenir le secteur d'Aire-sur-la-Lys. En y arrivant en fin de journée, les cavaliers ont la surprise d'avoir déjà un contact avec la 6. PzDiv, confirmant l'encerclement des armées du Nord.

Au matin du 23, une patrouille d'AMD se heurte à des Panzers à Saint-Omer. Dans l'après-midi, le GR subit une importante attaque. Le peloton Guerre-Berthelot recule malgré l'arrivée du lieutenant Chesnel avec quelques hommes. Ce dernier, épuisé, est remplacé quelques heures plus tard par le lieutenant Vivien qui est grièvement blessé en tenant le pont de Thiennes. En fin d'après-midi, le GR se replie vers Merville alors que l'ennemi fonce sur Hazebrouck.

Le 24 mai, le GR se rend sur Ypres où le front belge lâche. En fin de journée, le groupement stationne à Isemberg près de Furnes. Le lendemain, le 1er GRDI gagne Ghyvelde où le colonel Préaud remet quelques croix de guerre. La dernière AMR ZT 3 (n° **M 3 037**) est abandonnée suite à une panne.

Au soir du 26 mai, les cadres en excédent, notamment les sous-officiers spécialistes des automitrailleuses, embarquent sur un torpilleur français à Dunkerque pour regagner la France, afin de former de nouvelles unités. Les 150 hommes restés sur place doivent participer à la défense du camp retranché et rejoindre le 18e GRCA. Les dernières blindées, une AMR P 16 (maréchal des logis Pierre Cornu) et une AMD (Mdl Morin) y parviennent mais pas les autres éléments. Bloqués dans leur progression, ils gagnent la plage de Bray-Dunes.

Le 29 mai, le capitaine Gobbé, le lieutenant Guerre-Berthelot et une vingtaine d'hommes, montent dans une chaloupe abandonnée et se dirigent vers un bateau situé au large de Bray-Dunes, embarquant, semble-t-il, des Français. Ils montent à bord du *Royal Eagle* mais quelques minutes après le navire prend le large sans que la cause des autres cavaliers du GR ait pu être entendue. Assisté du lieutenant Chesnel, le lieutenant de Termont prend le commandement des éléments restants. Dans la soirée du 30 mai, de Termont veut se joindre au 18e GRCA qui refuse car ses hommes manquent de moyens pour combattre. Les 31 mai et 1er juin, des tirs d'artillerie provoquent des blessés. L'escadron est ensuite dirigé vers Dunkerque où il attendra vainement un embarquement avant sa capture le 4 juin.

De leur côté les dernières blindées participent à la défense du camp retranché, soutenant le 18e GRCA qui forme un groupement avec le 7e GRDI. Le 2 juin, ce groupement lance une contre-attaque en direction du canal de la Basse-Colme, puis résiste ensuite à la poussée de la 18. ID, se repliant progressivement jusqu'à Coudekerque-Branche.

Laissons la parole à Pierre Cornu : « *Le 3 juin au matin, en revenant d'une reconnaissance au sud de Coudekerque, nous avons emprunté une petite route rectiligne qui longeait un canal. Subitement, je regardai vers l'avant et vis une demi-douzaine de projectiles traçants ricochaient sur la route, devant nous. Heureusement, une légère dénivellation et le manque de précision de l'antichar nous ont permis de rentrer à notre base sans dommage.*

Quelques heures plus tard, après avoir reçu l'ordre de gagner Malo-les Bains, pour essayer d'embarquer, j'ai dû détruire notre vieille ***37 068***. »

Aux premières heures du 4 juin, les avant-gardes allemandes avancent jusqu'à Dunkerque. La captivité commence pour ces hommes.

Épilogue sur la Seine et la Loire

Début juin 1940, les groupements du 1er GRDI sont rassemblés près de Montlhéry. La majeure partie du GR est incorporée à la nouvelle 7e DLM, à l'image du colonel Préaud qui prend le commandement d'une brigade, secondé par le lieutenant de Nicolaÿ, du commandant Roger, affecté au 31e dragons tout comme le capitaine de Loutrel et le sous-lieutenant Causy qui sera mortellement blessé le 15 juin [6], ou encore du commandant de Rochebouët affecté au 8e dragons.

Les éléments restants se répartissent au sein des 4e et 5e groupes francs, commandés par les capitaines Huet et Ricaud, et du 121e GRDI, où l'on trouve par exemple le capitaine Tardieu. Tous vont combattre sur le front de la Seine les 9 et 10 juin. D'autres rejoignent le 17 juin, le 1er groupe franc, comme le maréchal des logis-chef Lechat et le maréchal des logis Michel Cornu. Engagé le 20 juin dans le secteur de Saumur, Lechat est tué dans la tourelle d'un char Hotchkiss.

Un seul escadron reprendra la lutte sous l'insigne du 1er GRDI, lui aussi dans le secteur de Saumur. ■

Chef de corps du 1er GRDI pendant la campagne de mai-juin 1940, le colonel Pierre Préaud commandera ensuite les écoles de Saint-Cyr et Saint-Maixent repliées et réunies à Aix-en-Provence, où nous le voyons ici, en décembre 1940. *(Coll. Préaud)*

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 33 RENAULT

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
2 LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 35 RENAULT

AMR 33 - 68 p. **14,95 €**

AMR 35 - 68 p. **14,95 €**

Utiliser le bon de commande en dernières pages du magazine

Toutes les AMR en 2 volumes

En deux tomes sont traités en grand détail tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents, de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur les matériels et sur les unités (GAM, RAM, RDP, GRDI) qui les ont utilisés en mai 1940.

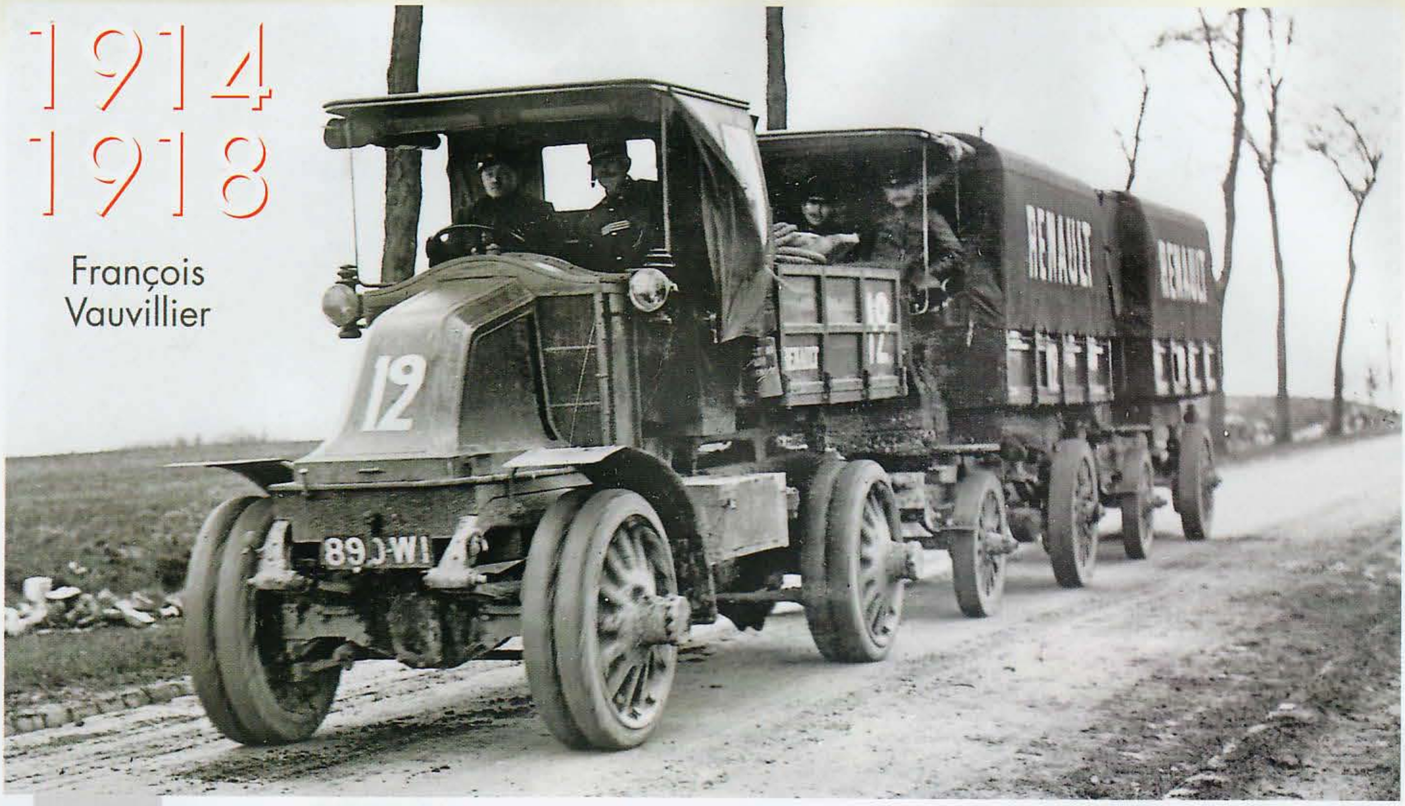
le volume 14,95 € + port

Histoire & Collections

LES TRACTEURS D'ARTILLERIE À

1914
1918

François
Vauvillier

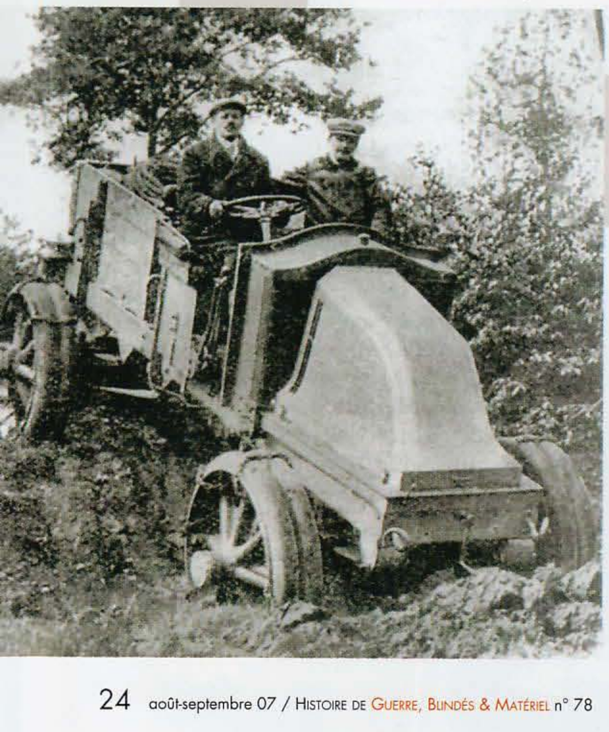


Le tracteur EG n° 12 sur les routes de Champagne lors du concours de mars 1914, attelé à deux remorques à munitions.
(Photo constructeur)

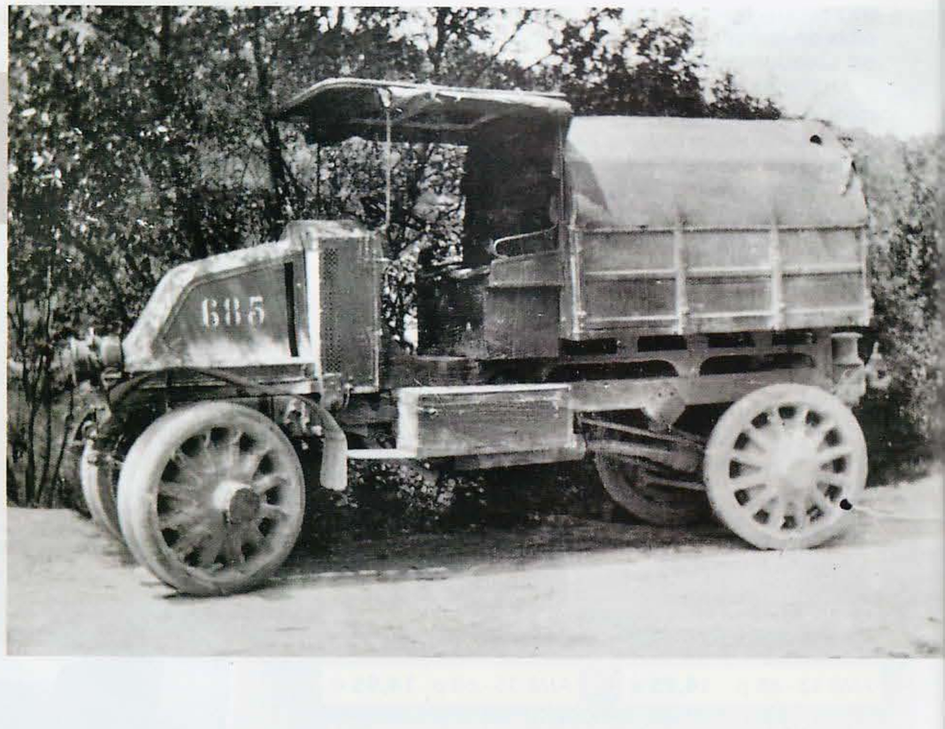
Si le plus puissant des tracteurs d'artillerie français fait son apparition aux armées un an après le début de la Grande Guerre, son étude remonte à 1913.

Renault, présent déjà à cette époque dans quasiment tous les secteurs du domaine automobile, ne pouvait rester laisser longtemps absent de la catégorie des tracteurs « *à adhérence totale* » envisagés pour motoriser l'artillerie lourde. En vue de les promouvoir, un premier concours, quasiment improvisé, avait confirmé en mars 1913 la percée de Panhard. Mais l'occasion de concourir est donnée peu après à Renault — comme à l'ensemble des constructeurs français — avec la publication, le 29 mai 1913, du règlement d'un second concours, laissant neuf mois aux compétiteurs pour s'y préparer. À cette fin, Renault crée de toutes pièces un modèle à quatre roues motrices et directrices, le type **EG**, animé d'un moteur de 8,5 litres. Ce qui place son tracteur, dit de « 45 HP », au sommet de la gamme de puissance présentée par les constructeurs.

Renault met en lice deux exemplaires, numérotés **11** et **12**, qui participent avec leurs concurrents, du 2 au 24 mars 1914, à une suite de parcours et d'épreuves à travers des terres prédestinées : Champagne, Woëvre, Argonne et Ardennes, « *dont le sol accidenté et très souvent marneux, est d'un parcours difficile par temps de pluie. Il convient d'ailleurs de reconnaître que les difficultés recherchées* [en vue d'obtenir des essais pro-



Le premier prototype EG, non encore proprement carrossé, se livre à un parcours tous terrains, roues chaînées.
(Coll. P. Touzin)



À droite, bâché, l'un des deux tracteurs du concours de mars 1914 (roues charonnées en bois), mis en service dans l'armée à la mobilisation.
(Coll. F. Vauvillier)

QUATRE ROUES MOTRICES

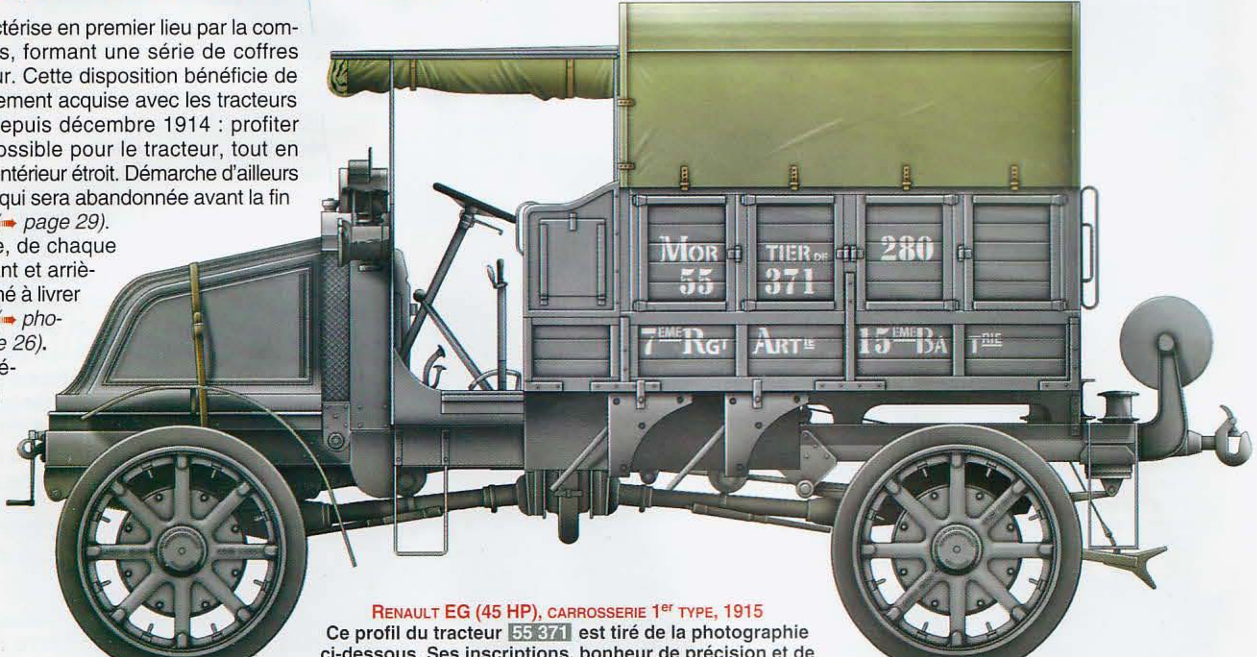
III - RENAULT LE PUISSANT

RENAULT EG (CARROSSERIE 1er TYPE : RIDELLES À COFFRES)

Ce modèle se caractérise en premier lieu par la complexité de ses ridelles, formant une série de coffres ouvrant vers l'extérieur. Cette disposition bénéficie de l'expérience antérieurement acquise avec les tracteurs Latil TH en service depuis décembre 1914 : profiter de toute la largeur possible pour le tracteur, tout en conservant un espace intérieur étroit. Démarche d'ailleurs inutilement complexe, qui sera abandonnée avant la fin de la Grande Guerre (➡ *page 29*).

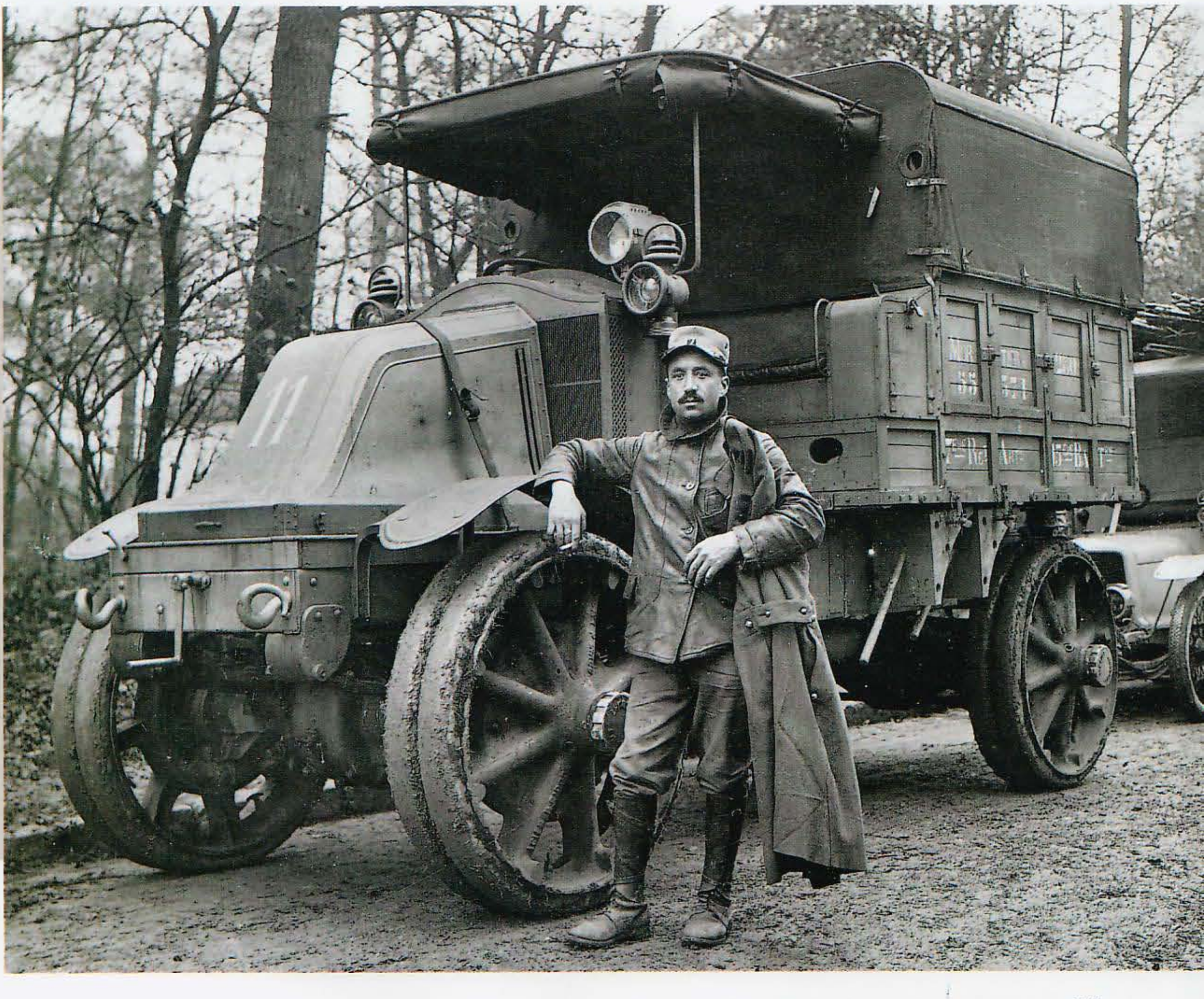
La bâche comporte, de chaque côté de ses faces avant et arrière, un gros œillet destiné à livrer passage à l'écouvillon (➡ *photos ci-dessous et page 26*).

Un élément caractéristique du Renault EG est l'emplacement des cales de roues, transportées suspendues dans l'empattement.

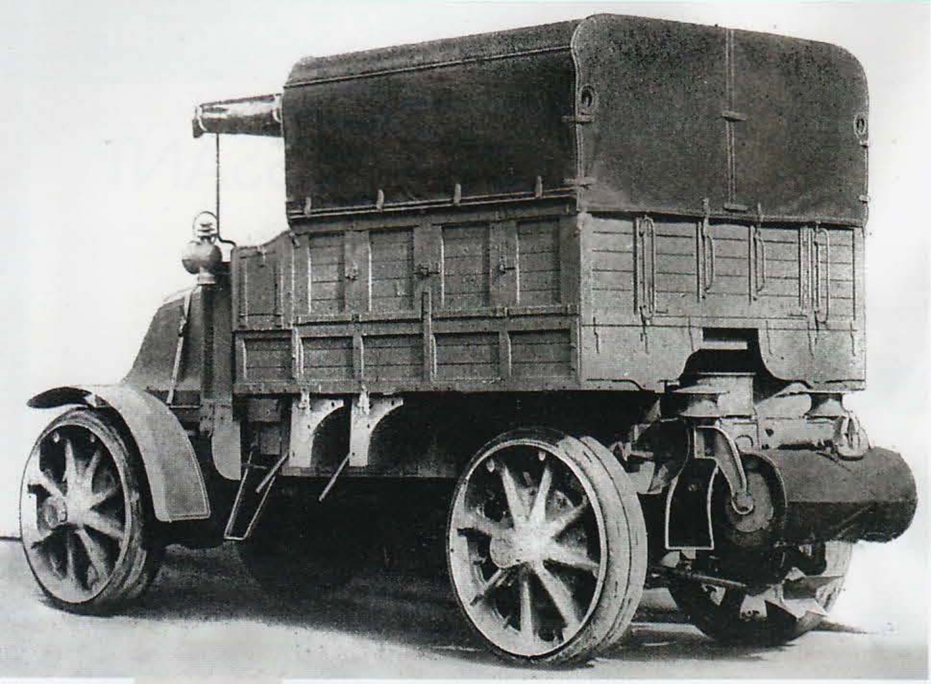


Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

RENAULT EG (45 HP), CARROSSERIE 1er TYPE, 1915
Ce profil du tracteur 55 371 est tiré de la photographie ci-dessous. Ses inscriptions, bonheur de précision et de lisibilité, recèlent cependant un paradoxe, détaillé plus bas.



Sur ce très beau document, le gros numéro 11 sur le capot moteur avant fait penser au concours de mars 1914, mais il n'en est rien. Nous avons bien affaire ici à un Renault EG à roues en fonte d'acier tel qu'il sort en série de Billancourt pour l'armée française à partir de l'été 1915. Outre son matricule 55 371, notre tracteur porte une série d'inscriptions chronologiquement paradoxales. En effet, la 15e batterie du 7e régiment d'artillerie à pied est constituée le 5 juillet 1915, mais pas avec des mortiers de 280 TR Schneider, non encore sortis. Le 3 décembre 1915, elle devient la 22e batterie (XIe groupe) du 81e régiment d'artillerie lourde et c'est dans ce cadre qu'elle perçoit les deux premiers mortiers de grosse destruction nouveau modèle sortis du Creusot pour l'armée française. Elle quitte Le Tremblay pour les armées le 23 février 1916. La photographie a sans doute été prise à cette date mais personne ne s'est soucié de modifier l'identification de l'unité sur la ridelle. *(Coll. F. Vauvillier)*



Cette vue d'usine du Renault EG à carrosserie 1^er^ type (1915) met en évidence le cabestan et ses deux poulies de guidage, ainsi que le tambour de câble dont les supports sont, ici, montés en position basse. *(Coll. P. Touzin)*

Tracteur Renault EG (45 HP) *

Moteur : Renault G2, 4 cylindres 130 x 160 de 8 495 cm³ délivrant 57 ch maximum à 1 300 tours/mn
Poids à vide : 5 350 kg
Poids en charge : 8 350 kg
Empattement : 3,60 m
Voie : 1,50 m
Roues : 1150 x 130

* Mention constructeur. Le général Wilmet indique « 50 HP » dans l'historique de l'ALT.

bants] *ont été maintes fois rencontrées, et qu'à ce point particulier, l'épreuve d'endurance a été nettement favorisée par le temps qui a été constamment mauvais* »[1]. De fait, le concours de mars 1914 se transforme en un calvaire pour ces mécaniques encore bien imparfaites, et les espoirs mis dans une motorisation rapide et aisée de l'artillerie lourde tournent au désenchantement. À l'issue des épreuves, une seconde commande destinée à Panhard est annulée, et les autres concurrents (Renault, Latil, Schneider,...), remerciés, doivent se contenter de « *justes encouragements* »[2], y compris Renault pourtant sorti premier du classement.

Un peu de technique

Comme ses concurrents Panhard et Latil, le Renault EG a donc toutes ses roues motrices et directrices. Le réducteur, placé au centre du châssis en prise avec le moteur, transmet le mouvement aux ponts avant et arrière par deux arbres de transmission symétriques. La direction nécessite « *un appareil assez complexe* » comme le qualifie avec sincérité la notice de l'EG : il s'agit d'une direction par vis sans fin, qui est prolongée vers les roues arrière par un arbre de jonction aboutissant à un second mécanisme analogue mais établi en sens inverse.

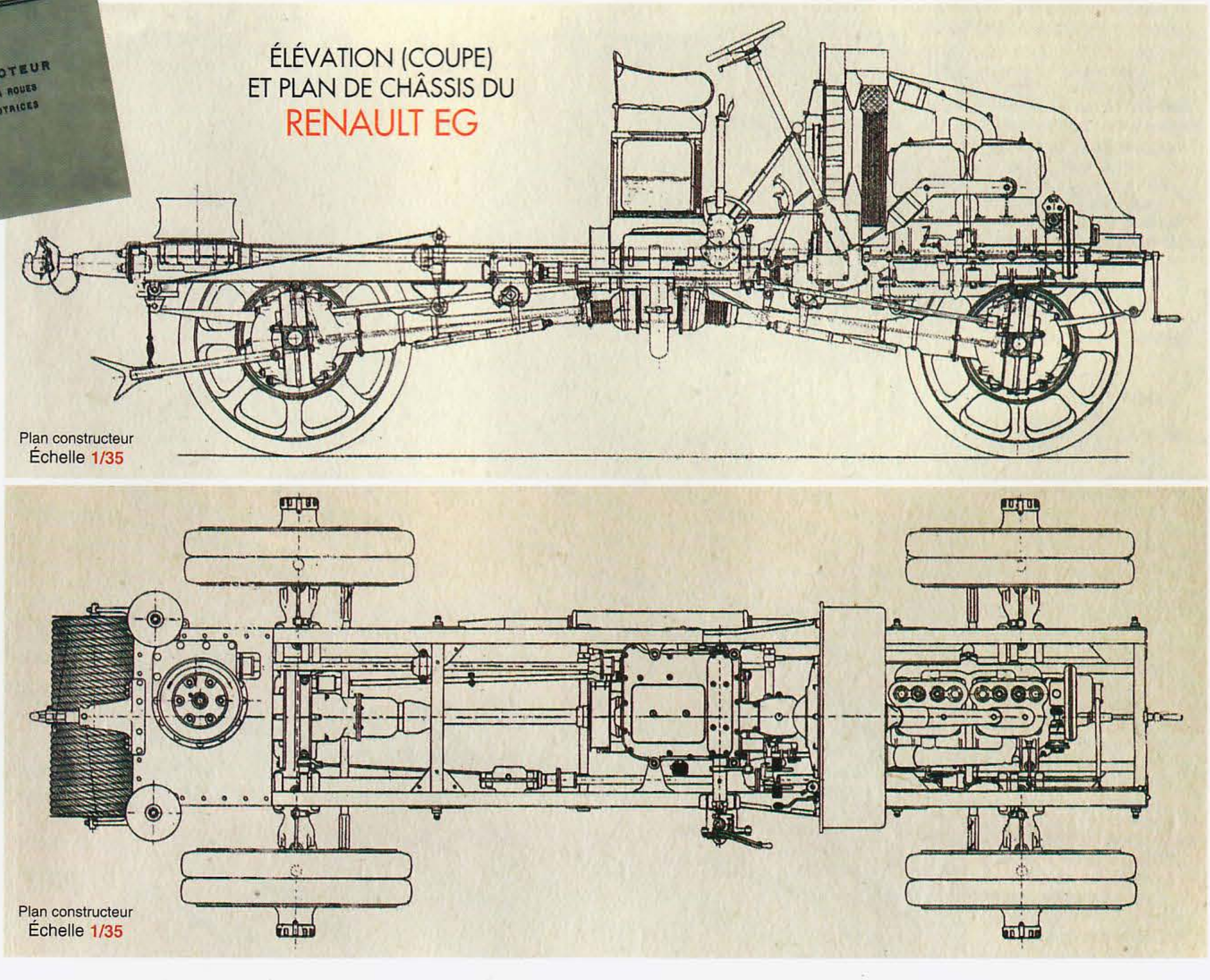
Également entraîné par le moteur, le cabestan monté sur l'EG présente la judicieuse particularité de disposer de deux poulies latérales de guidage, ce qui permet, au besoin, de changer le sens du tirage et notamment « *de tirer de l'avant, en évitant la carrosserie* ».

Plus lent que les Latil, le Renault EG atteint la vitesse maximale, en 4^e^, de 15,7 km/h, à 1 000 tours/mn pour le moteur (régime prescrit par la notice). Mais n'oublions pas que les matériels d'artillerie de l'époque,

RENAULT

TRACTEUR
À 4 ROUES
MOTRICES

La notice d'origine, d'où les plans sont extraits.



ÉLÉVATION (COUPE) ET PLAN DE CHÂSSIS DU RENAULT EG

Plan constructeur
Échelle 1/35

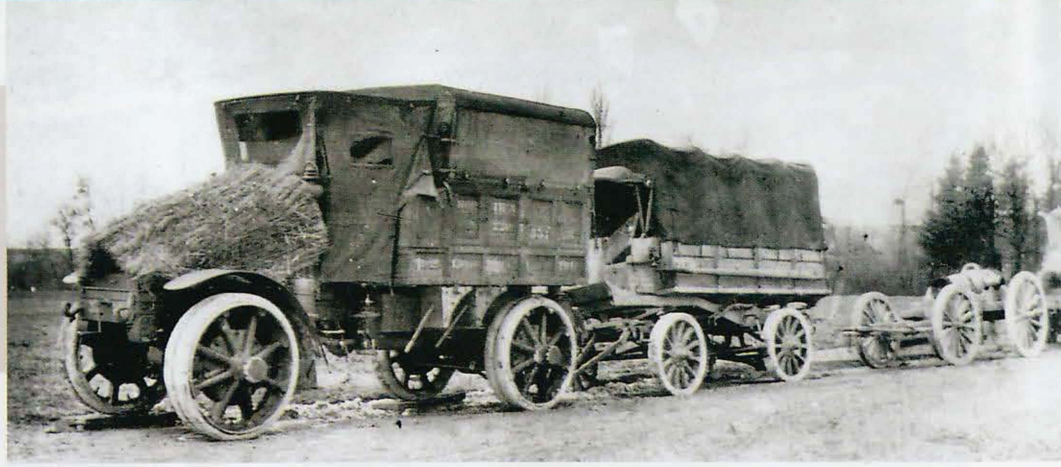
Plan constructeur
Échelle 1/35

---

[1] Rapport de la commission d'essais, en date du 2 avril 1914.

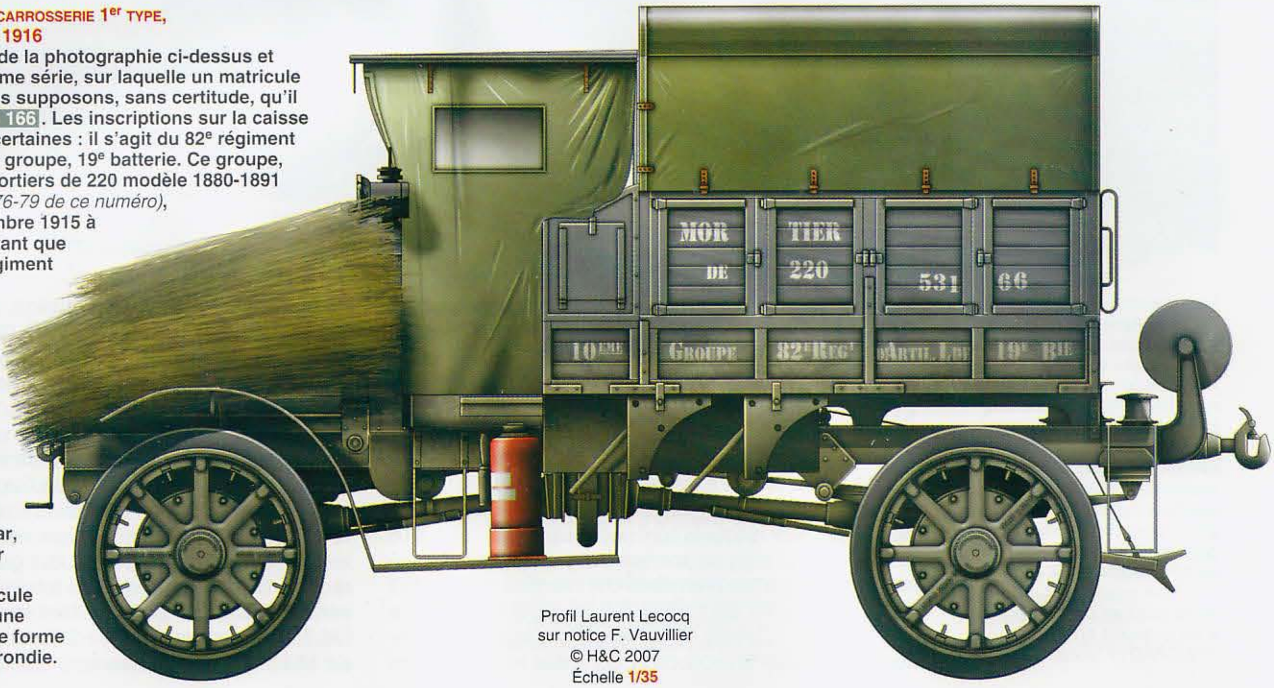
[2] Pour d'autres détails, ➠ GBM 76, *Le Panhard K 11 et K 13.*

Le tracteur Renault EG présente ici une physionomie inhabituelle. Nous sommes en plein hiver, probablement février 1916. Le siège conducteur est entièrement protégé par les rideaux prévus à cet effet (usuellement roulés sous le toit) et disposant de micas à travers lesquels la vision est relativement aléatoire. Quand au capot, le voici recouvert d'une couche de paille pour maintenir le moteur hors-gel. La présence, tardive, d'une remorque à munitions (➡ *GBM 76, pages 21-22*) a une explication : ces encombrants charrois ont certes disparu en tant que tels de l'artillerie lourde à tracteurs dès le printemps 1915, mais, dans les groupes de mortiers de 220, ils sont employés comme remorque à agrès et accessoires. Derrière est visible un tube de 220 de Bange sur son chariot porte-tube. *(Coll. P. Touzin)*



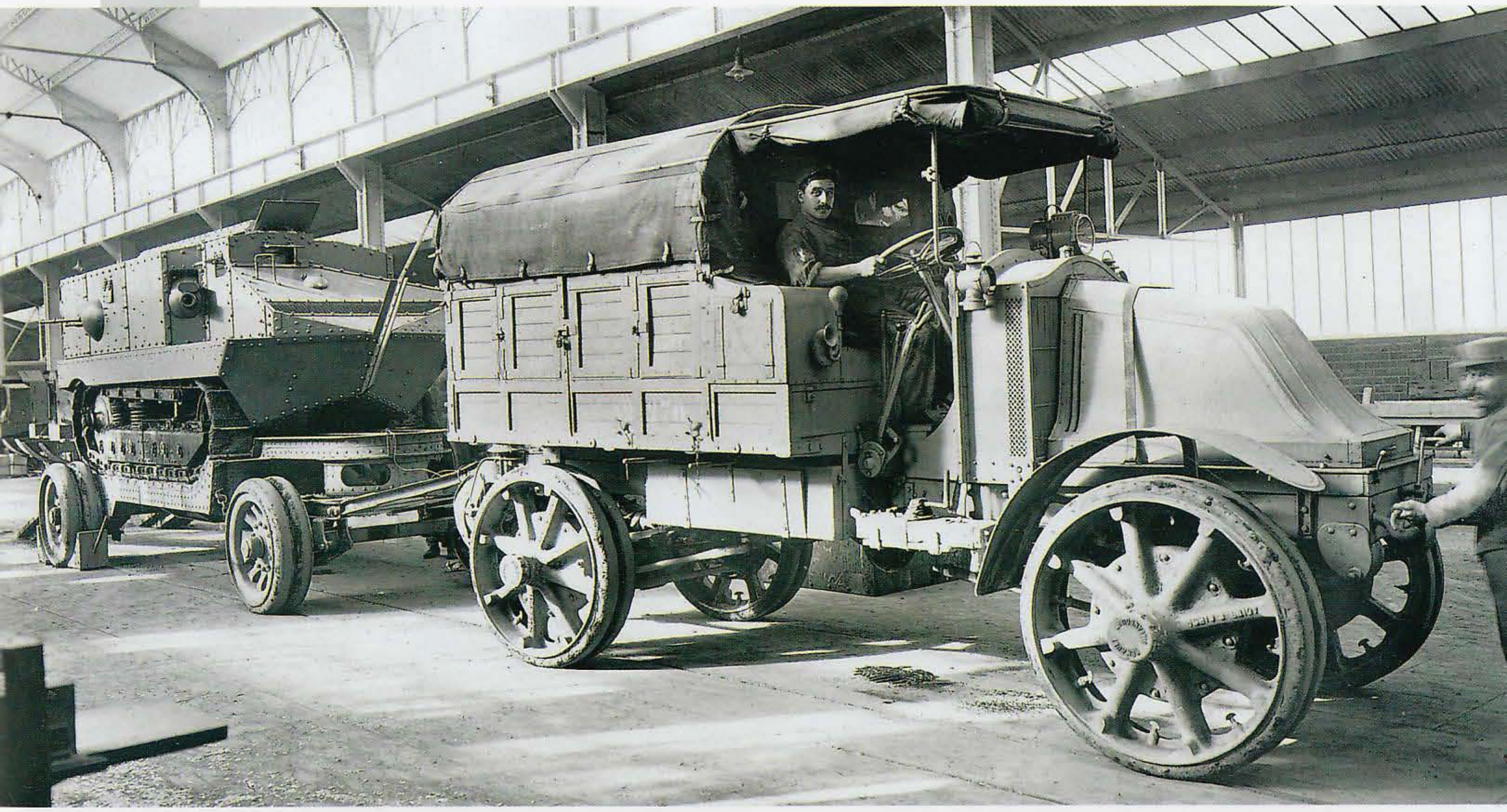
RENAULT EG (45 HP), CARROSSERIE 1er TYPE, PROBABLEMENT FÉVRIER 1916

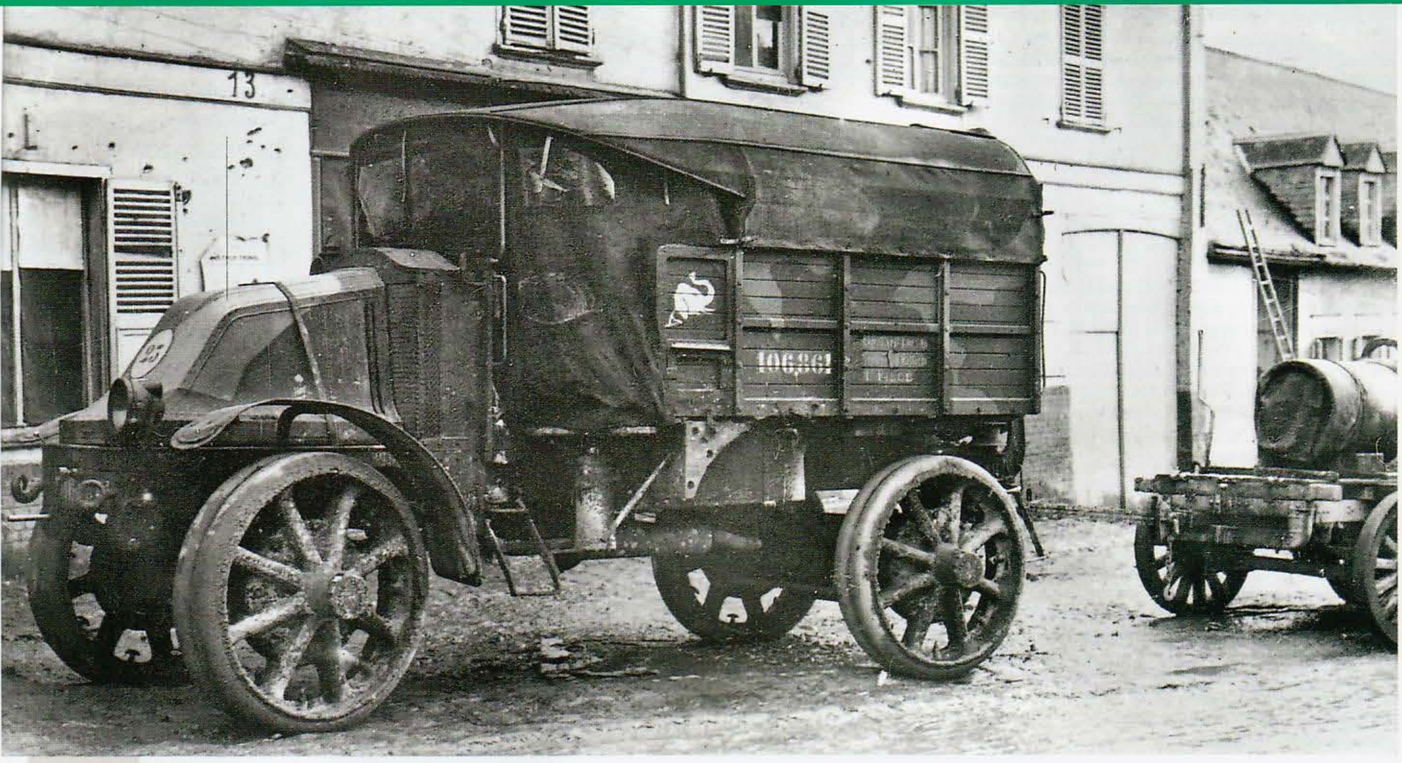
Ce profil est inspiré de la photographie ci-dessus et d'une autre de la même série, sur laquelle un matricule est discernable. Nous supposons, sans certitude, qu'il s'agit du tracteur 53 166. Les inscriptions sur la caisse sont, quant à elles, certaines : il s'agit du 82^{e} régiment d'artillerie lourde, X^{e} groupe, 19^{e} batterie. Ce groupe, le second doté de mortiers de 220 modèle 1880-1891 de Bange (➡ *pages 76-79 de ce numéro*), est créé le 11 septembre 1915 à Joinville-le-Pont en tant que XX^{e} groupe du 2^{e} régiment d'artillerie lourde. Envoyé aux armées le 21 septembre, il reçoit sa nouvelle appellation le 1er novembre.



Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Pour la traction des remorques porte-char, les usines Schneider du Creusot utilisent ce Renault EG matricule 52 270, présentant une variante de bâche, de forme notablement plus arrondie. *(Coll. F. Vauvillier)*





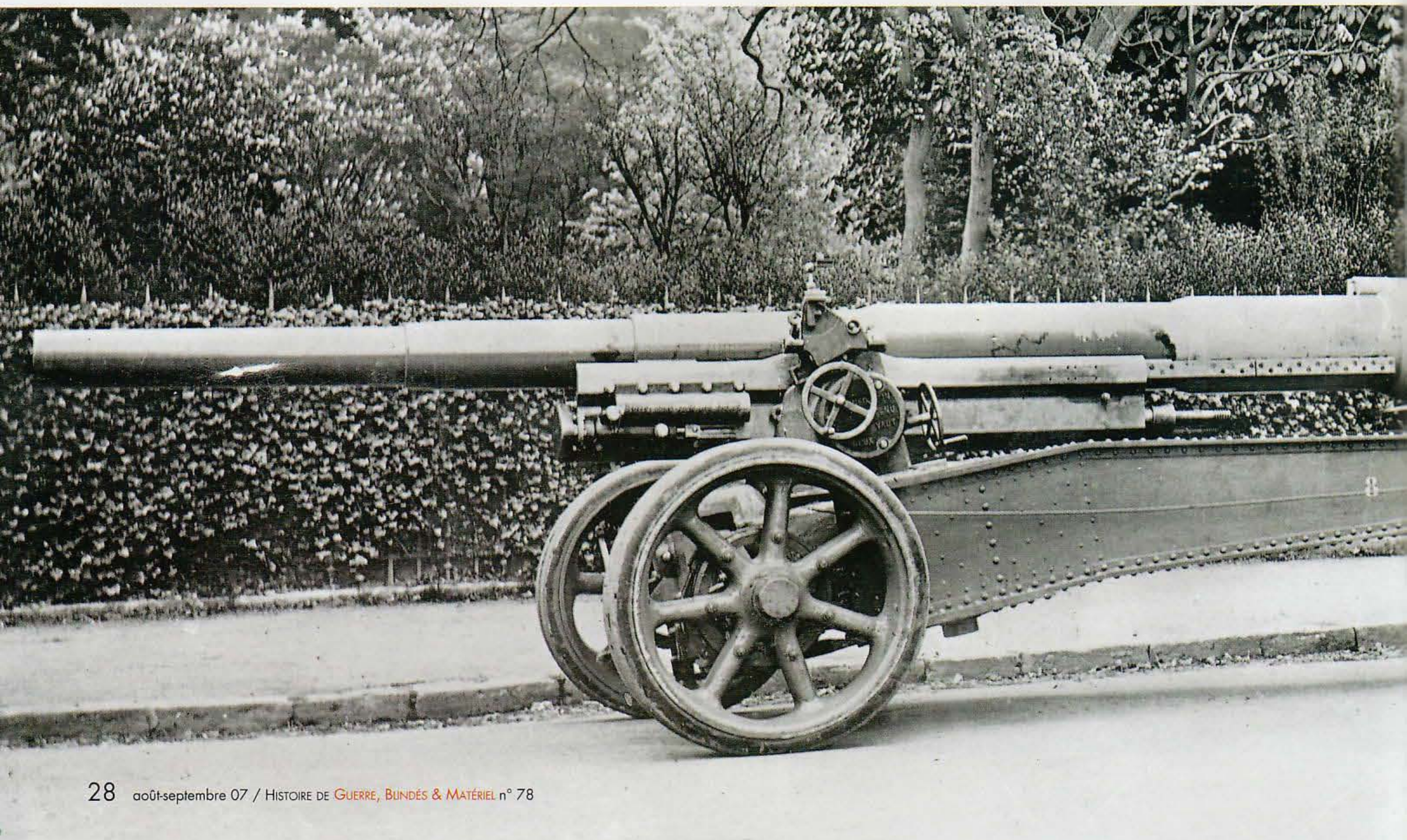
Le tracteur 106 861 présente la carrosserie 2e type. Appartenant à la 23e batterie (numéro sur le capot) du XIIe groupe d'un régiment non identifié, le voici attelé à la voiture porte-tube d'un gros mortier de 270 modèle 1885. De manière systématique, les XIe et XIIe groupes de chaque RALT sont ceux dotés des plus gros mortiers.
Le 1er octobre 1917, les RALT à 12 groupes seront dédoublés en deux régiments à six groupes chacun.
(© ECPAD / France)

non prévus pour la traction automobile, ne supportent pas une telle vitesse. Celle-ci devra être limitée à 10 ou 12 km/h, voire 5 km/h pour les mortiers de 220.

En service, 1915-1918

Après la déclaration de guerre, le premier programme d'artillerie lourde à tracteurs porte sur la création de 53 batteries, presque toutes dotées de matériel ancien de Bange, pour lesquels sont nécessaires, au total, 516 tracteurs de tous types, marques et puissances. S'agissant de Renault, les premières commandes du type EG sont passées en août 1914 (22 ex.), puis novembre 1914 (20 ex.) et février 1915 (40 ex.). Le temps à Billancourt d'organiser la production, les unités reçoivent leurs premiers EG de série en août 1915, le même mois que leur concurrent direct le Latil TAR (40 HP) [3].

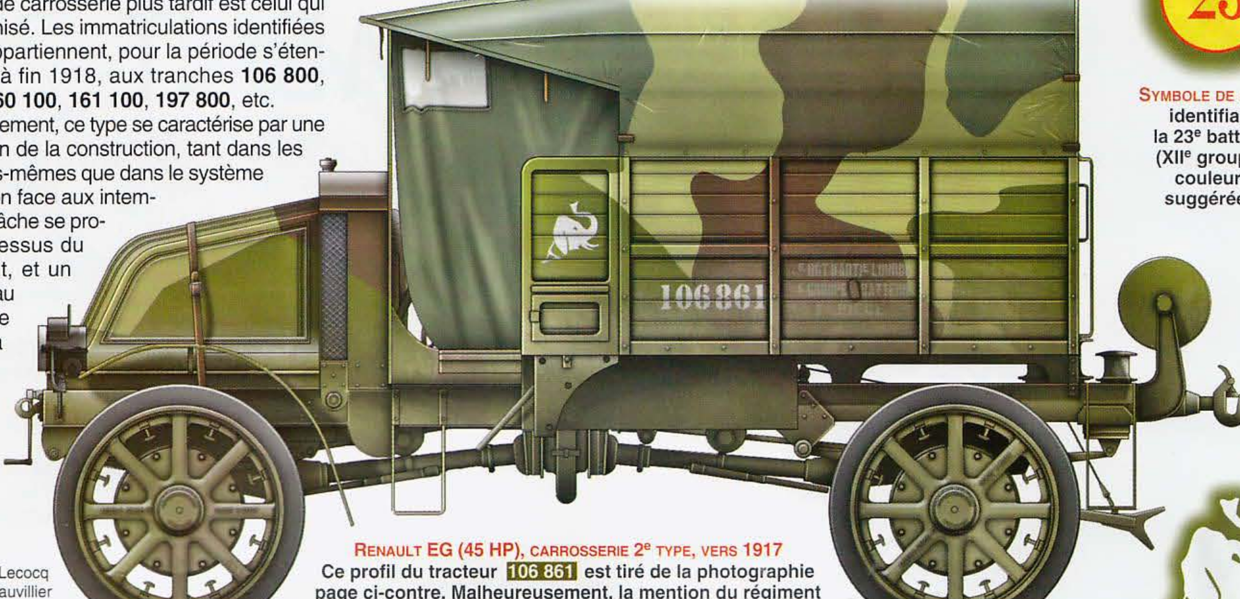
Du fait de leur puissance plus élevée (45 HP), les EG sont affectés par priorité aux groupes d'artillerie dotés des matériels les plus lourds. Ceci s'applique, dès septembre 1915, aux mortiers de 220 modèle 1880-1891 *(➡ pages 76-79)* qui commencent à rejoindre l'ALT et présentent la particularité d'être fragmentés en quatre voitures. Or, il n'est pas question d'affecter quatre tracteurs à chaque pièce, mais deux seulement. De ce fait, les Renault EG auront, dans ces groupes-là, à remorquer un train de deux voitures totalisant 9 tonnes [4]. Il en sera de même un peu plus tard lors de l'arrivée dans l'ALT des gros mortiers de 270 modèle 1885 [5] (trains de 11 tonnes chacun environ). La règle n'est toutefois



RENAULT EG (CARROSSERIE 2^{e} TYPE : BACHE SE PROLONGEANT EN CAPOTE ET RIDELLES SIMPLIFIÉES À PANNEAUX)

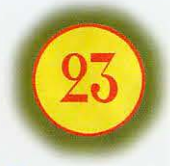
Ce type de carrosserie plus tardif est celui qui sera pérennisé. Les immatriculations identifiées à ce jour appartiennent, pour la période s'étendant jusqu'à fin 1918, aux tranches **106 800, 107 300, 160 100, 161 100, 197 800**, etc.

Techniquement, ce type se caractérise par une simplification de la construction, tant dans les ridelles elles-mêmes que dans le système de protection face aux intempéries : la bâche se prolonge au-dessus du siège avant, et un simple arceau métallique supporte, à l'avant, les usuels lattis de bois.

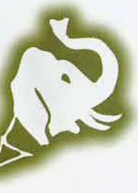


Renault EG (45 HP), carrosserie 2^{e} type, vers 1917
Ce profil du tracteur 106 861 est tiré de la photographie page ci-contre. Malheureusement, la mention du régiment sur la ridelle est illisible, ce qui ne permet pas d'identifier l'insigne à tête d'éléphant.

Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



Symbole de capot identifiant la 23^{e} batterie (XII^{e} groupe), couleurs suggérées.



Insigne d'unité du XII^{e} groupe d'un RALT non identifié.

pas absolue et, en fonction des disponibilités, les Latil TAR et Renault EG se partageront la traction des plus gros matériels. En particulier, lorsqu'arrivent aux armées les nouvelles pièces d'artillerie lourde longue à tracteurs (145 modèle 1916 et 155 GPF) dépassant 13 tonnes en une seule voiture, il leur est indifféremment affecté l'un ou l'autre modèle. Du reste, en raison de sa robustesse et de sa fiabilité, le Latil TAR, « *outil remarquable* », aura finalement la préférence des utilisateurs, malgré une puissance inférieure à celle du Renault.

Le 11 novembre 1918, 705 Renault EG existent aux armées, et Billancourt a atteint, les meilleurs mois, la cadence de 60 tracteurs. Mais au lendemain de la victoire, lorsqu'il sera question de définir le modèle futur de tracteur « de 15 tonnes » pour l'ALT, on pourra lire ces sobres phrases : « *ce tracteur aura le type Latil. Sa puissance sera égale ou supérieure à 50 HP* » [6].

Ceci explique que le Renault EG n'ait pas connu de descendance. L'armée française continuera de l'employer — on en compte encore 635 en octobre 1939 — mais sans en avoir assuré le remplacement par des modèles successifs du même constructeur. ■

Le plus beau matériel d'artillerie lourde française de la Grande Guerre, le 155 GPF (ici la pièce n° 8 de fabrication), derrière son tracteur Renault EG 160 139. Nous avons là une très belle vue arrière de la carrosserie 2^{e} type. Cette photographie, qui date au plus tôt de 1917, montre que la nuance gris perle (« gris artillerie ») demeure utilisée en usine, au même titre que les livrées camouflées.
(Coll. F. Vauvillier)

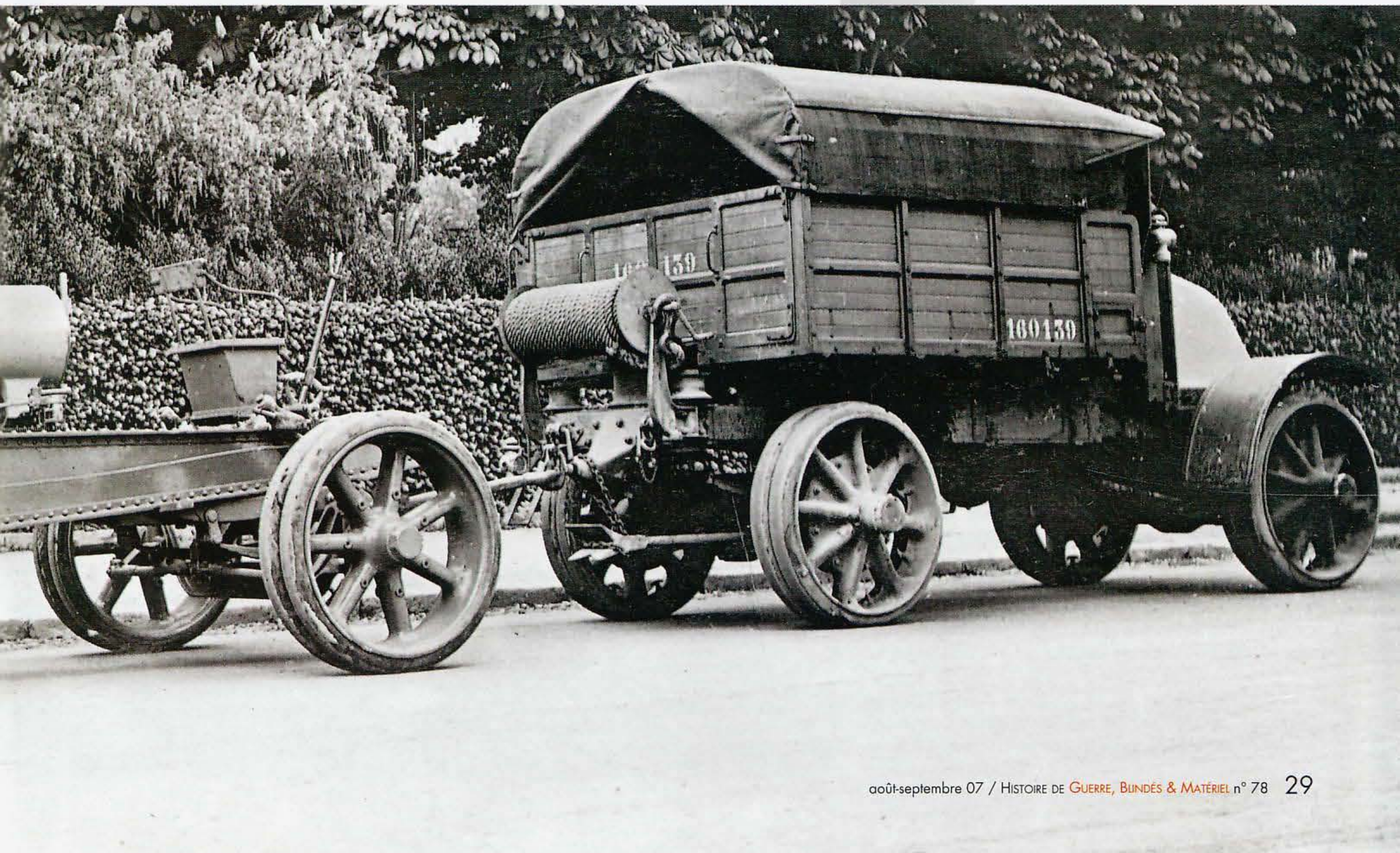
NOTES

[3] ➠ GBM 77 pages 70-79.

[4] Le premier tracteur traîne la voiture à agrès et à accessoires, et le chariot porte-tube. Le second remorque la voiture-châssis et affût et la voiture plate-forme. La batterie de 220 est à 4 pièces, soit 9 tracteurs (un de secours).

[5] ➠ GBM 75 pages 63-66.

[6] Général Wilmet, commandant l'ALT.



Une analyse de François Vauvillier

LE TESTAMENT

A la fin de 1933, le général Estienne, qui occupe encore un poste de conseiller à la section technique des chars de combat (STCC), apprend qu'il ne sera pas reconduit dans ses fonctions pour l'année suivante.

Inévitable, cette mise à la retraite est douloureuse au Père des Chars, et, alors que les idées oscillent entre « son enfant » le char B, et les développements des chars légers, Estienne entend laisser l'empreinte de ses vues. Retrouvée dans les papiers privés d'un de ses proches collaborateurs[1], une note confidentielle inédite signée de lui constitue, en quelque sorte, son testament doctrinal.

L'instrument par excellence du champ de bataille

Dans cette note, Estienne réaffirme tout d'abord le caractère déterminant de l'emploi des chars.

En posant pour principe qu'ils doivent se trouver intégralement entre les mains du commandant en chef, à sa « *disposition exclusive* » *(argument **1**)*, Estienne combat l'organisation visant à répartir *a priori* les chars entre les différentes armées (comme cela sera réalisé en 1939 avec les BCC non endivisionnés). Ce faisant, il réfute absolument la notion de l'*accompagnement de l'infanterie*[2], non seulement par les arguments techniques développés sur les caractéristiques des chars légers *(argument **3**)*, mais, quant à leur tonnage, par la question de la masse des forces blindées considérée dans son ensemble *(argument **7**)*.

Sur ce second point, observons qu'Estienne, adepte des jeux mathématiques appliqués aux questions de défense nationale, sera mis en défaut, *post mortem*, par le déroulement de la campagne de 1940, où le tonnage des chars ne sera pas le facteur décisif. Mais il prendra une éclatante revanche posthume dans les années qui vont suivre. Son quantum « *actuellement de 25 à 30 tonnes* » *(argument **6**)* ne peut en effet qu'évoluer vers le haut — Estienne le

NOTE DU GÉNÉRAL ESTIENNE SUR L'IMPORTANCE DU TONNAGE DES CHARS DE COMBAT

J'estime que les crédits consentis aux chars doivent être consacrés en totalité à la réalisation de chars de bataille blindés à 5 ou 6 centimètres et armés d'un canon de 75 mm à 570 mètres de vitesse initiale.

N'ayant plus l'occasion d'exposer officiellement les raisons de ma conviction, d'autant plus puissante qu'elle est plus mûrie, je les résume brièvement dans la présente note.

I - LES CHARS DANS L'OFFENSIVE

1 Les chars constituent une réserve générale à la disposition exclusive du commandant en chef, pour une attaque ou pour une contre-attaque.

Ce rôle, uniquement offensif, impose rigoureusement l'emploi de chars satisfaisant à deux conditions qui, dans l'état actuel de la technique, sont :

1°) **Blindage** de 5 à 6 centimètres nécessaire pour résister aux armes à tir direct de la défense qui, bien camouflées, ne peuvent être découvertes qu'à moins de deux cent mètres.

2 2°) **Canon** susceptible d'agir par obus explosif sur les défenses accessoires improvisées et par obus perforant sur les cuirassements, sur ceux des chars ennemis en particulier, ce qui exige un calibre minimum de 75 mm et une trajectoire tendue.

Seul, le char de bataille réalise ces deux conditions.

3 Les chars moins blindés n'arriveront pas au contact de l'ennemi ; la plupart seront immobilisés par le tir direct de canons fixes de 25 à 30 mm, on ne peut pas compter sur eux pour nettoyer une position traversée trop hâtivement par les chars de bataille, auxquels auraient échappé quelques canons antichars ; c'est aux puissants chars qui viennent de conquérir la position qu'incombe son nettoyage et un léger retard dans la progression d'une partie de ces chars ne présente pas d'inconvénients.

II - LA DÉFENSIVE CONTRE LES CHARS

4 Si, aujourd'hui, une division *[d'infanterie, NDLR]* réduite à ses seuls moyens peut rarement attaquer, elle doit toujours être prête à se défendre ; il lui faut donc une dotation large et permanente d'armes antichars transportées sur des voitures tous terrains.

Or, en armant de canons de 25 à 30 mm nos 3 000 chars Renault, et en les employant comme « tourelles mobiles », on réalisera, sans grands frais, une organisation fort acceptable.

La tourelle mobile est dissimulée en un point judicieusement choisi dans une excavation creusée de manière que la tourelle, convenablement camouflée, émerge seule.

Pareil dispositif a déjà été envisagé dans les études concernant la défense des frontières.

En guerre de mouvement, les alvéoles sont creusées et occupées dès que la division *[d'infanterie, NDLR]* stationne à proximité de l'ennemi ; la division peut sans grand travail se retrancher tous les soirs comme faisait la légion romaine.

L'affectation organique d'un bataillon de 36 tourelles mobiles à chaque division permet d'équiper 50 divisions tout en conservant en réserve 1 200 chars Renault pour les remplacements.

On peut prévoir une gamme de tourelles mobiles, pesant de six à cent tonnes, tandis que pour progresser à découvert jusqu'à l'abordage, mieux vaut s'en tenir à un seul modèle d'engin auquel on réservera le nom de char sans autre qualificatif. 5

III - QUANTUM DE TONNAGE

6 Le tonnage minimum d'un char, apte à toutes actions offensives (prise et vérification du contact, rupture du front, poursuite, lutte contre les chars adverses, attaque des lourdes colonnes motorisées, etc.) est évidemment fonction de la puissance des armes antichars à tir direct de l'ennemi ; ce tonnage minimum est un véritable quantum, comme disent les physiciens, au-dessous duquel la valeur offensive du char tombe à zéro ; ce quantum est actuellement de 25 à 30 tonnes.

CONCLUSION

7 Soient, dans les conditions techniques actuelles de l'armement et du cuirassement, deux armées A et B égales au point de vue de la valeur des hommes et de la valeur marchande du matériel ; elles ont dépensé 500 millions chacune pour avoir, l'une A, 500 chars de 30 tonnes et l'autre B, 1000 chars de 15 tonnes, tonnage nettement inférieur au quantum actuel. La triomphe de l'armée A, n'est pas douteux parce qu'elle peut attaquer avec ses chars tandis que l'adversaire ne peut qu'essayer de se défendre avec les siens.

Paris, le 25 novembre 1933.

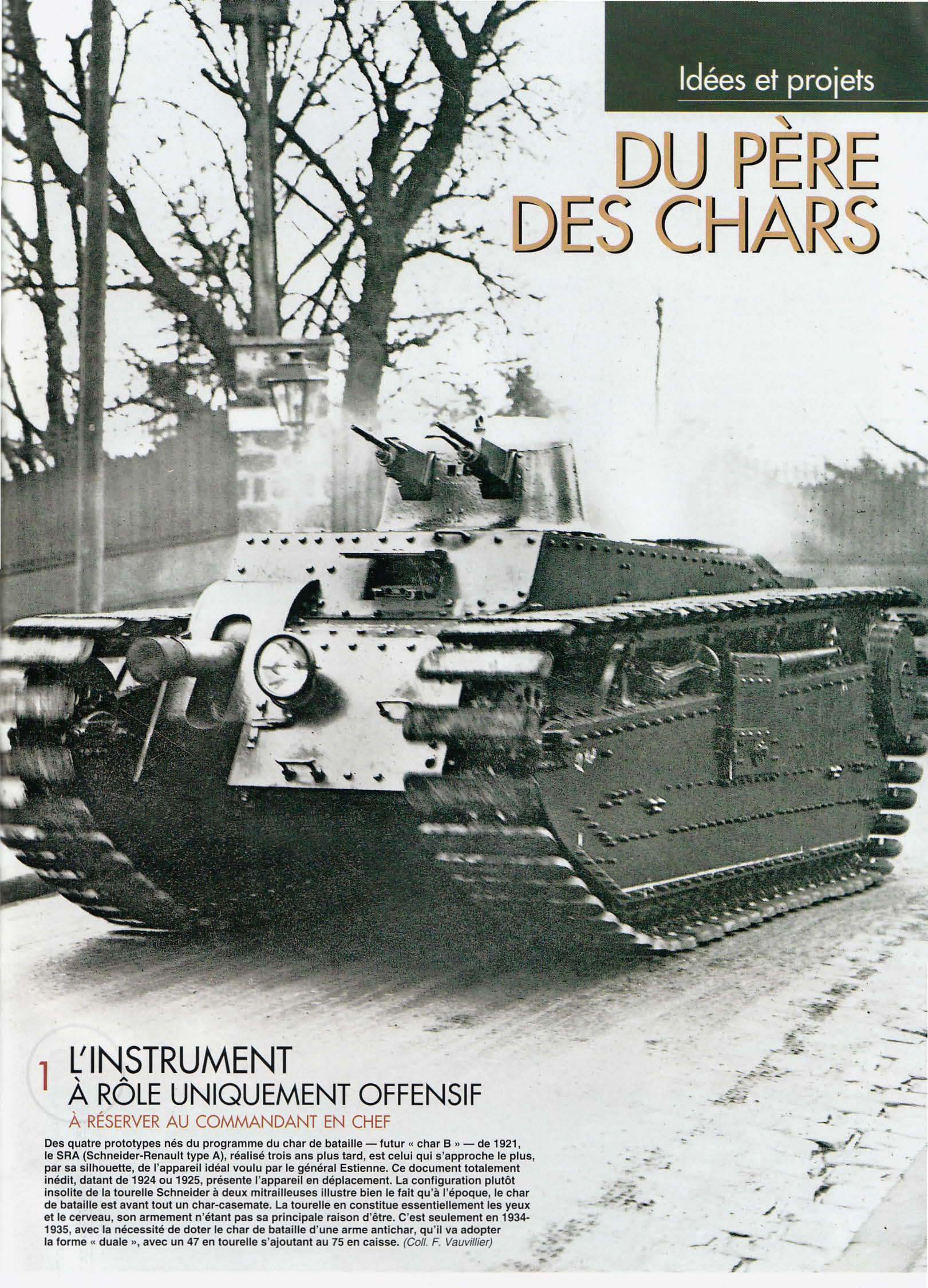
ESTIENNE

---

[1] Le chef de bataillon Balland, qui sera à la STCC avant de commander, en 1940, le GBC 535 (40^{e} et 48^{e} BCC, 2^{e} DCr).

[2] Née du rattachement des chars à l'infanterie en 1920.

DU PÈRE DES CHARS



1 L'INSTRUMENT À RÔLE UNIQUEMENT OFFENSIF

À RÉSERVER AU COMMANDANT EN CHEF

Des quatre prototypes nés du programme du char de bataille — futur « char B » — de 1921, le SRA (Schneider-Renault type A), réalisé trois ans plus tard, est celui qui s'approche le plus, par sa silhouette, de l'appareil idéal voulu par le général Estienne. Ce document totalement inédit, datant de 1924 ou 1925, présente l'appareil en déplacement. La configuration plutôt insolite de la tourelle Schneider à deux mitrailleuses illustre bien le fait qu'à l'époque, le char de bataille est avant tout un char-casemate. La tourelle en constitue essentiellement les yeux et le cerveau, son armement n'étant pas sa principale raison d'être. C'est seulement en 1934-1935, avec la nécessité de doter le char de bataille d'une arme antichar, qu'il va adopter la forme « duale », avec un 47 en tourelle s'ajoutant au 75 en caisse. *(Coll. F. Vauvillier)*

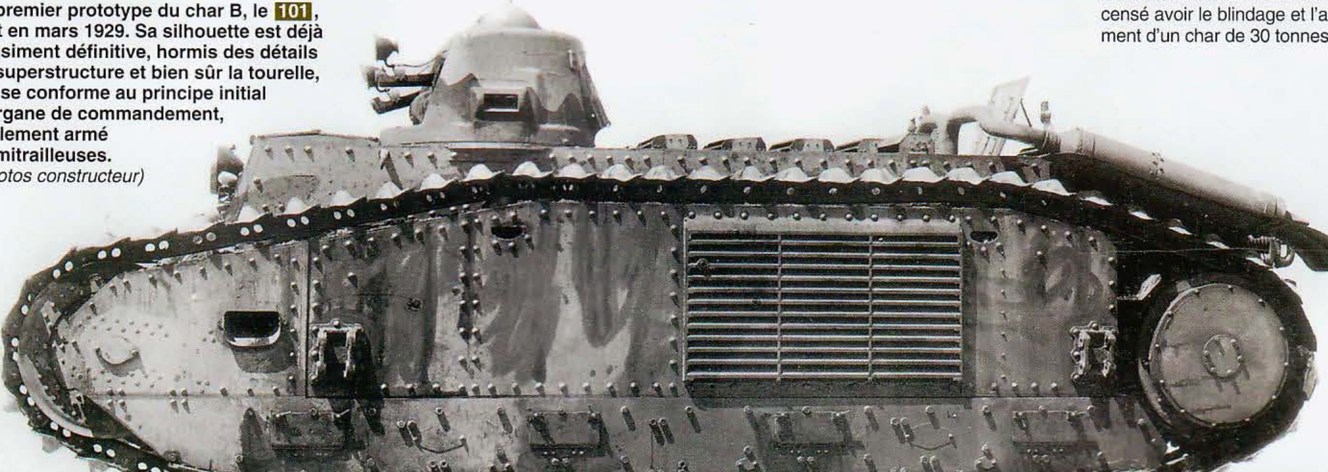
2 L'ENFANT CHÉRI D'ESTIENNE LE CHAR DE BATAILLE

PUIS LE « CHAR SANS AUTRE QUALIFICATIF »

pressent en écrivant « *actuellement* » (nous sommes alors en 1933) — tout en restant dans la limite de manœuvrabilité indispensable à un char de bataille. C'est là toute la question du rapport entre la masse du char et son armement [3].

L'extraordinaire esprit de synthèse d'Estienne le conduit donc à redéfinir très tôt son « *char de bataille* », auquel il tient tant, comme un « *char sans autre qualificatif* » *(argument **5**)*. En d'autres termes, il a la prescience de l'engin principal de combat (EPC, ou *main battle tank* – MBT – selon l'expression anglo-saxonne), autour duquel gravitent divers engins blindés de moindre importance, qui ne sauraient quant à eux mériter l'appellation de « *char* ».

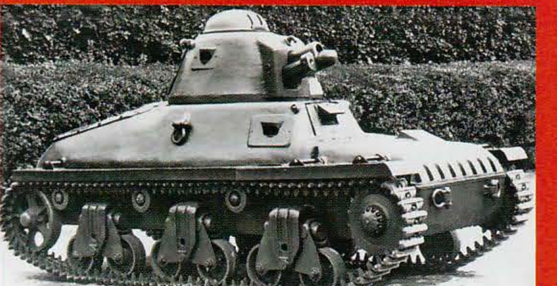
Cette vision exclusive d'Estienne, formulée avec une « *conviction d'autant plus puissante qu'elle est plus mûrie* », écarte donc totalement le char léger. En cela, les écrits du Père des Chars ne coïncident pas seulement avec son très prochain départ de la STCC. Ils arrivent à point nommé pour combattre à la fois les développements du char D vers une sorte de substitut amoindri du char de bataille, mais aussi le programme du « *char de 6 tonnes* » tout récemment adopté (2 août 1933) en vue de trouver un successeur au char FT.



Le premier prototype du char B, le 101, sort en mars 1929. Sa silhouette est déjà quasiment définitive, hormis des détails de superstructure et bien sûr la tourelle, qui se conforme au principe initial d'organe de commandement, seulement armé de mitrailleuses.
(Photos constructeur)

3 ...LES DÉSHÉRITÉS LES CHARS LÉGERS DE TOUS POILS

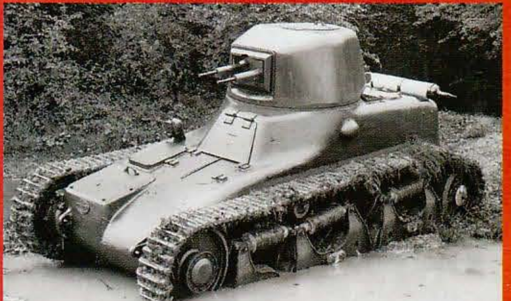
On ne dira jamais assez combien le général Estienne était hostile à tout développement des chars légers, tant son image est lié à celle du petit char Renault FT. Ceci fait partie de l'aspect légendaire de la question (*Estienne = chars de la Victoire = FT*, comme sur les timbres-poste et les images d'Épinal), qui l'emporte sur la réalité doctrinale ultérieure (*Estienne = char de bataille*).



Le général Estienne combat donc l'idée même de remplacer le char léger Renault FT.

Depuis 1922, celui-ci a évolué vers la forme du char NC, puis du D 1 et finalement du D 2 de 20 tonnes (➠ *page 38*).

Et en août 1933, un véritable successeur du FT dans sa formule initiale (char de 6 tonnes, deux hommes) est mis au concours. Il donnera, entre autres les prototypes Hotchkiss *(à gauche)* et Renault *(à droite)*.

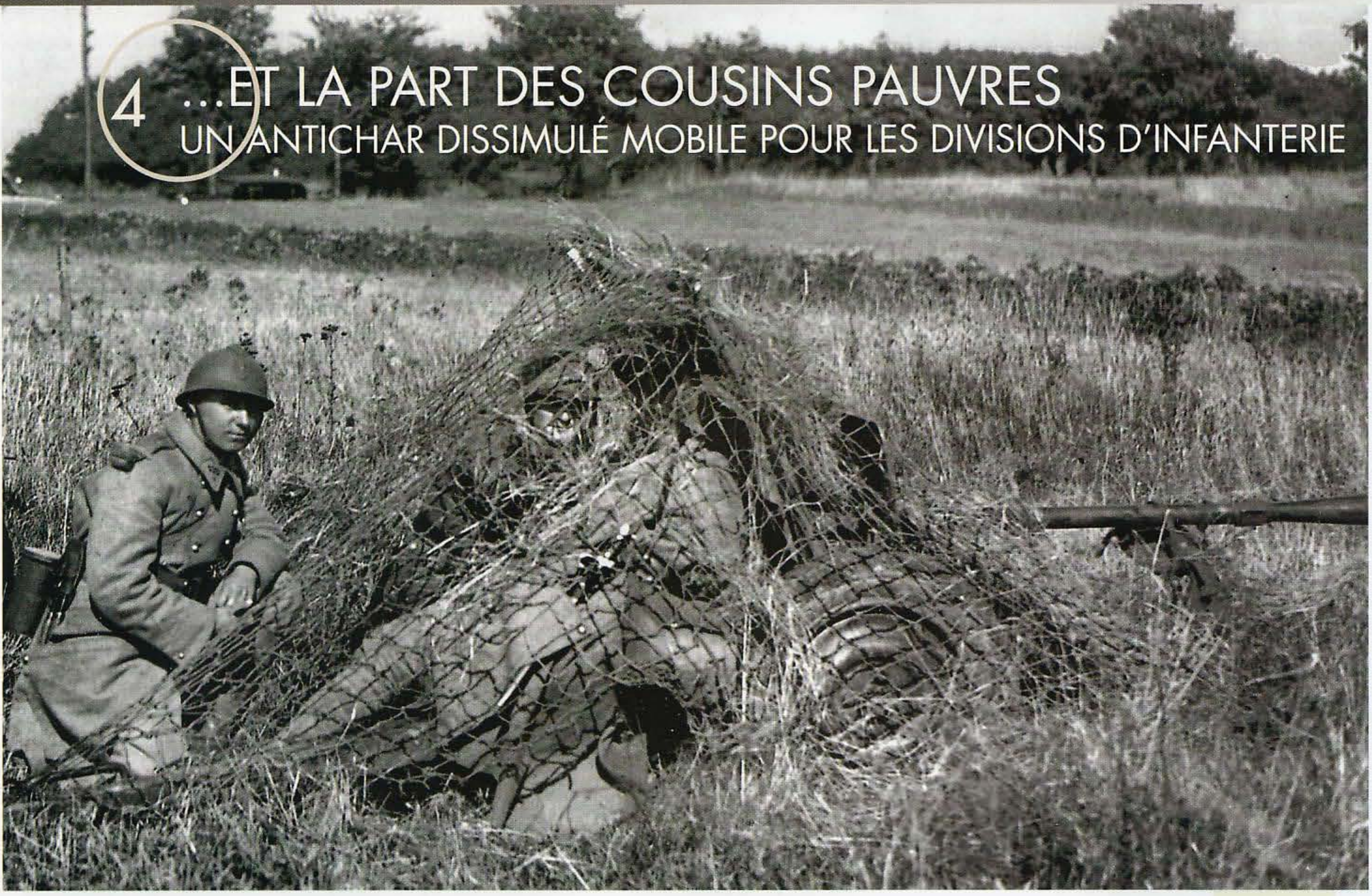


---

[3] Lire à ce sujet l'article de Stéphane Ferrard dans ce numéro (➠ *pages 38-47*), sur les conditions dans lesquelles se trouvera défini en 1936 un « char de 20 tonnes » censé avoir le blindage et l'armement d'un char de 30 tonnes.

4 …ET LA PART DES COUSINS PAUVRES

UN ANTICHAR DISSIMULÉ MOBILE POUR LES DIVISIONS D'INFANTERIE



Manœuvres de septembre 1935. Un canon de 25 SA 34 tapi dans les hautes herbes, masqué sous son filet.
(Coll. F. Vauvillier)

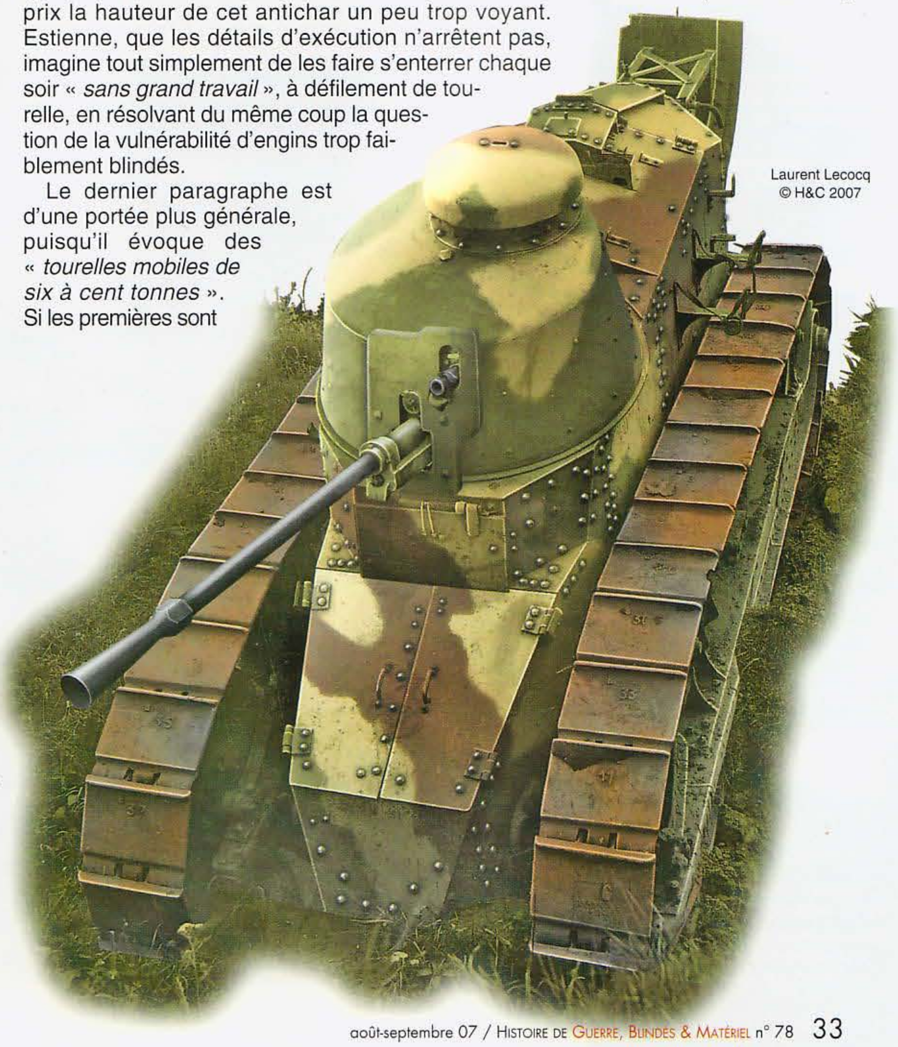
Des « tourelles mobiles » antichars

Autre point frappant de la note du général Estienne, la place accordée — dans un texte dédié au tonnage du char de combat — à la question des antichars *(argument 4)*. À l'infanterie, il entend donner des moyens antichars mobiles « *transportés sur des voitures tous terrains* ». Le « *transporté sur* » a toute son importance ici et le terme « *voiture* » ne masque qu'une seconde l'emploi futur envisagé pour les FT. Estienne raisonne en homme de la guerre de mouvement et, même pour les DI, il entend que les canons antichars soient des automoteurs tous azimuts — des « *tourelles mobiles* » selon son expression destinée à contourner l'idée du « *char* » dont il réserve le qualificatif à un type unique — et non des matériels tractés, par chenillette dans le meilleur des cas, comme on l'envisage alors[4].

Estienne sait par ailleurs tout le prix qu'attache le commandement à définir des matériels à « *faible relief* », offrant le moins de prise possible aux vues adverses — ainsi sont conçus les canons antichars, les chenillettes, et bientôt les futurs tracteurs légers à roues pour les pièces antichars — et il doit en tenir compte.

Comme son idée consiste à recycler le char FT en antichar d'infanterie — ne serait-ce que pour le voir quitter la scène du *vrai* char — il lui faut réduire à tout prix la hauteur de cet antichar un peu trop voyant. Estienne, que les détails d'exécution n'arrêtent pas, imagine tout simplement de les faire s'enterrer chaque soir « *sans grand travail* », à défilement de tourelle, en résolvant du même coup la question de la vulnérabilité d'engins trop faiblement blindés.

Le dernier paragraphe est d'une portée plus générale, puisqu'il évoque des « *tourelles mobiles de six à cent tonnes* ». Si les premières sont



Laurent Lecocq
© H&C 2007

PROJET ESTIENNE DE « TOURELLE MOBILE » POUR BATAILLON ANTICHAR DE DIVISION D'INFANTERIE (1933)

En créant ce montage fictif, nous avons cherché à illustrer ce qu'aurait pu donner concrètement l'idée du général Estienne si elle avait été adoptée. Il faut tout d'abord admettre que le canon antichar Hotchkiss (ou éventuellement son concurrent le modèle APX), futur modèle 1934, ait pu entrer dans la tourelle d'un FT. Cela semble bien improbable, mais il est possible d'imaginer que la partie arrière de la tourelle ait été découpée *ad hoc*, puisque nous ne sommes plus dans une logique *char*. Ce principe sera adopté un peu plus tard en Belgique (sur matériel neuf) avec le T 13. Voici donc notre « tourelle mobile Estienne » à la nuit tombante : nous l'avons surpris en train de plonger dans son trou préalablement creusé pour y passer la nuit, d'où elle ne laissera émerger que sa superstructure.

---

[4] Nous sommes en 1933, la chenillette Renault UE est adoptée depuis deux ans, et le canon de 25 est aux essais. Estienne sait que, si l'on envisage la traction du canon par la chenillette, le mode de transport le plus usuel sera par attelage hippomobile.

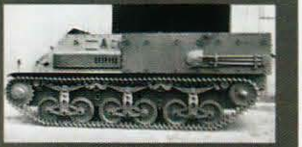
Parente pauvre de la « tourelle mobile » d'Estienne, voici la tourelle immobile (caisse de FT complète coulée dans le béton) des fortifications de campagne de la Sarre
(➡ détails dans Hommes et ouvrages de la Ligne Maginot, *tome 2, page 138. Photo J.-Y. Mary, état en 1980)*

SITUER LE SUJET
dans son contexte :
mobilité du 47 antichar
(modèles retenus uniquement)

Tracteur à six roues
(Laffly W 15 T)
Documentation de base :
***« L'Automobile sous l'uniforme »* pp. 202**

Tracteur semi-chenillé
(Somua MCJ)
Documentation de base :
***« L'Automobile sous l'uniforme »* p. 201**

Chasseur de chars à six roues
(Laffly W 15 TCC)
Documentation de base :
***« L'Automobile sous l'uniforme »* p. 204**



Chasseur de chars chenillé
(sur Lorraine 39 L modifié)
Documentation de base :
***« L'Automobile sous l'uniforme »* p. 204**

immédiatement identifiées— ce sont nos FT à armement modifié —, l'on a quelque difficulté à imaginer les antichars lourds mobiles suggérés par Estienne. Il est possible qu'il fasse allusion à une nouvelle version de son audacieuse proposition de mars 1928 concernant l'« *emploi de cuirassements mobiles pour couvrir notre mobilisation contre une attaque brusquée* » [5]. En ce cas, ses vues auraient évolué vers des matériels encore plus lourds mais moins blindés, uniquement orientés vers la défensive puisque le *char*, le fameux « *char sans autre qualificatif* », au rôle « *uniquement offensif* », marque l'aboutissement de sa pensée en la matière.

À tous égards, Estienne restera le penseur libre, le général aux mille idées, l'empêcheur de ronronner. La note de novembre 1933 est son chant du cygne.

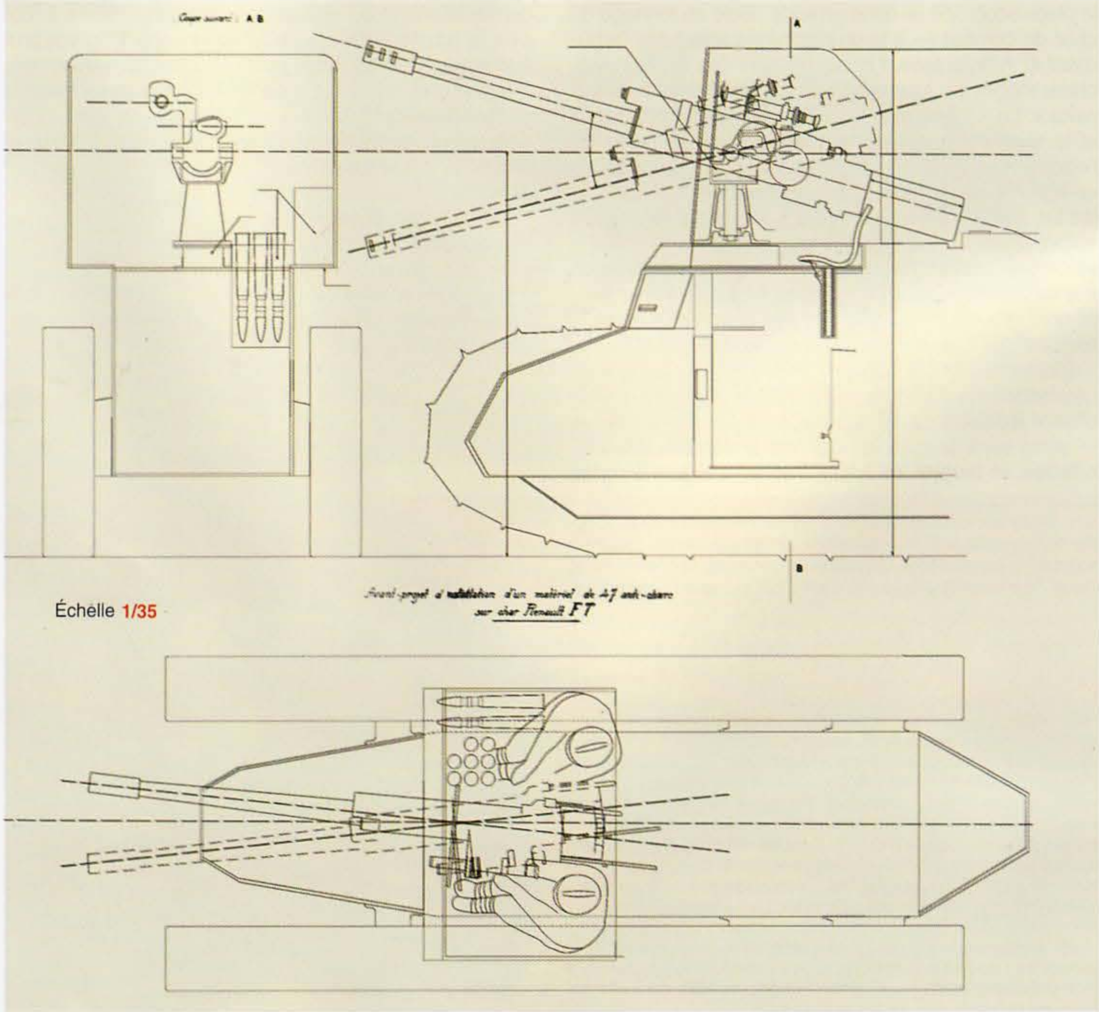
Six ans après, l'idée rebondit

L'idée d'employer jusqu'à extrême usure les châssis de chars FT demeure une constante, indépendamment de l'usage auquel ce matériel ancien est destiné. Le 15 novembre 1939 est dressée une liste *a priori* exhaustive des chars FT aux armées et de ceux réservés à divers usages. Cette liste, que nous avons déjà publiée [6], ne fait état d'aucun char prévu avec un type d'armement autre que celui existant à l'origine (canon de 37 SA 18 ou mitrailleuse).

Cependant, le 21 décembre 1939, l'atelier de construction de Puteaux (APX) signe un document surprenant, un « *avant-projet d'installation d'un matériel de 47 antichars sur char Renault FT* », qui plus est, du tout dernier modèle, le 47 AC modèle 1939.

Avant d'entrer dans le détail du projet, plaçons la question en perspective en ce qui concerne le châssis.

Dans la liste du 15 novembre 1939, quasiment tous les chars FT existant trouvent un rôle, soit assigné, soit de remplacement. Il ne subsiste que 142 chars « *restant disponibles* » (des chars-canon désarmés) éventuellement utilisables à d'autres fins. Mais cette liste tient compte, entre autres, de la présence aux armées de huit bataillons au complet (504 chars). Or, ces BCC n'ont pas vocation à conserver éternellement leurs vieux FT. Dès leur rééquipement en chars modernes (prévisible au second semestre 1940), les FT des armées deviendront disponibles. Il en sera de même un peu plus tard des 315 chars des « *bataillons de manœuvre* » [7] qui seront appelés à être remplacés par du matériel char des fabrications de 1936-1938 revenus des armées au fur et à mesure de l'arrivée — bientôt massive — des chars neufs sortant d'usine.


Coupe suivant : A B
A
B
Avant-projet d'installation d'un matériel de 47 anti-chars sur char Renault FT

Échelle 1/35

Donc, vers la fin de 1940, il faut s'attendre à disposer d'un bon millier de chars FT pouvant encore servir. Les plus fatigués feront des chars explosifs téléguidés [8]. Mais que faire des mieux conservés ? Leur donner l'emploi d'antichars mobiles que le général Estienne avait envisagé pour eux en 1933 ? Ce raisonnement, s'il a été tenu, reposerait sur la disponibilité à brève échéance et en abondance, de tels châssis. L'emploi d'un 47 puissant moderne sur châssis FT est donc à strictement parler, *compréhensible* en 1940.

Mais confier au FT un tel rôle est pour le moins paradoxal, à la limite de l'invraisemblable, au regard de la vétusté du matériel et de ses performances totalement dépassées : les 7,5 km/h par bon vent dont le vénérable Renault est capable ne se mettent pas en balance face aux 50 km/h des nouveaux tracteurs de 47 antichars, voire aux 72 km/h du troisième projet de chasseur de chars du printemps 1940 [9].

Il est donc possible que l'APX ait satisfait à une demande à caractère plus général, visant à étudier la faisabilité de l'installation, sur différents modèles de châssis, de son nouveau canon de 47 antichar puissant. L'affaire deviendrait alors plus logique et la naissance, très peu de temps après, des chasseurs de chars Laffly à six roues et Lorraine chenillés, prendrait tout son sens.

Quoi qu'il en ait été, voici à présent le descriptif intégral du projet de l'APX utilisant le châssis FT :

« *L'installation envisagée comporte la suppression de la tourelle et son remplacement par une plate-forme fixe débordant de chaque côté au-dessus des chenilles.*

Une poutre placée à la partie supérieure et dans l'axe du char sert d'assise au matériel.

Les servants, au nombre de deux, un pointeur et un chargeur, sont placés de chaque côté de la masse oscillante ; ils sont assis sur des sièges portés par la plate-forme ; le siège du pointeur est mobile en hauteur. La plate-forme est étudiée pour permettre aux servants de placer leurs jambes à l'intérieur du char.

Des casiers à munitions contenant une quinzaine de cartouches sont placés à portée de la main du chargeur.

La matériel est constitué par une masse oscillante complète de 47 modèle 1939, avec bouche à feu munie d'un frein de bouche.

Cette masse oscillante est placée sur un petit affût pivotant dont la sellette est boulonnée sur la poutre longitudinale.

Les angles de pointage sont :

— en hauteur, de – 15 ° à + 15 °

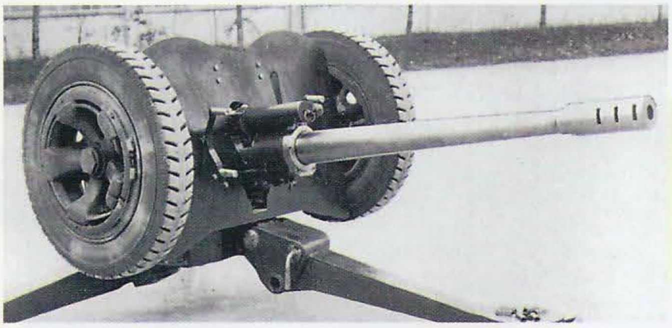
— en direction, de 6° à gauche et à droite.

Nota : une deuxième solution donnant aux servants de plus grandes commodités de manœuvre consiste à utiliser toute la partie arrière du char pour placer le matériel — le moteur étant ramené vers l'avant — mais elle entraîne une transformation complète du véhicule. »

L'APX n'a pas dans ses attributions les questions de mécanique automobile et n'a donc pas poursuivi dans cette seconde voie, mais la dernière phrase est symptomatique de deux aspects de la question :

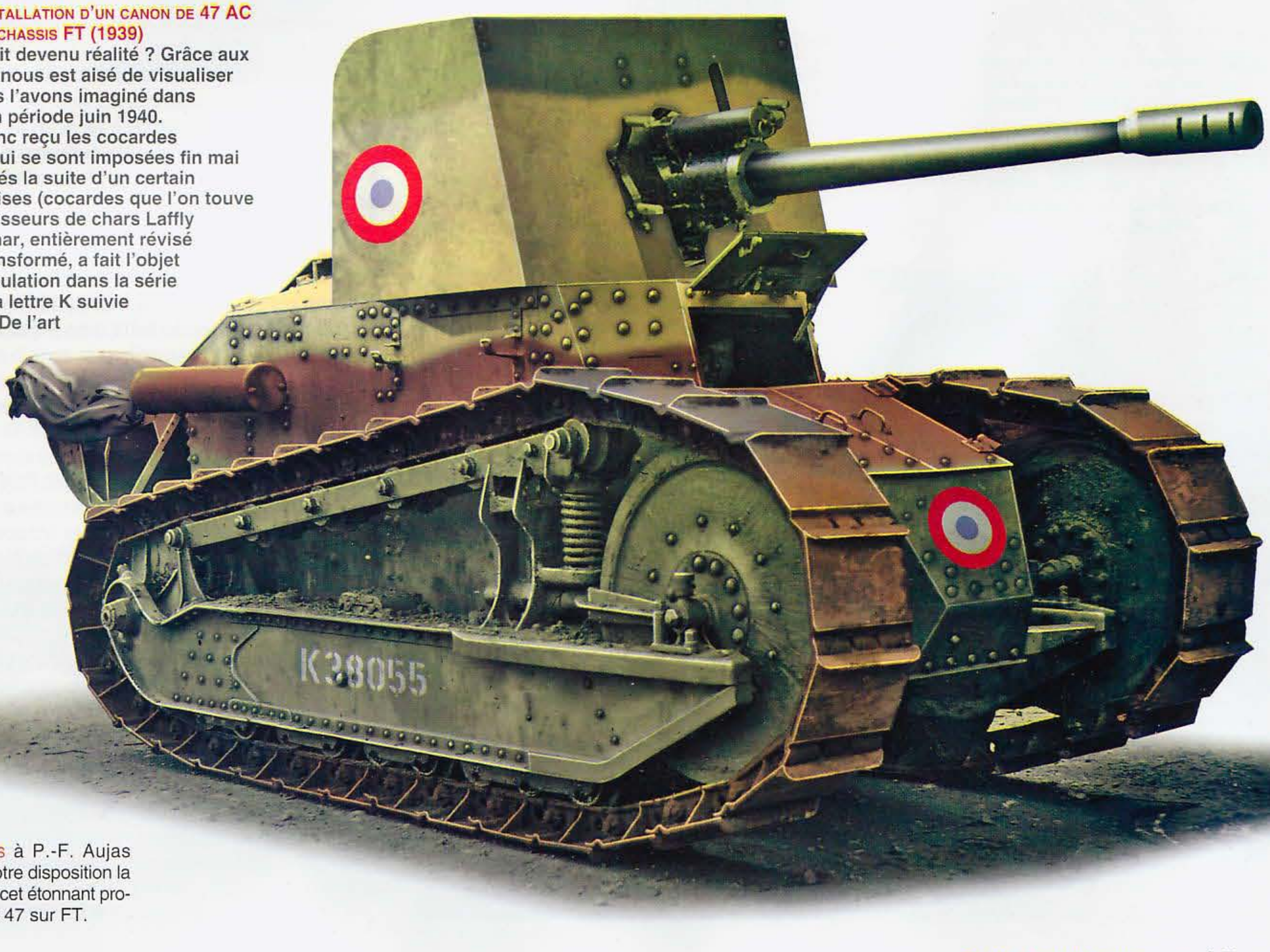
— d'une part, que l'idée d'une refonte complète du char FT puisse encore être émise en 1939 ;

— d'autre part, et ce sera notre conclusion, que le montage du matériel antichar sur l'arrière du véhicule (et tirant vers l'arrière, ce qui n'est pas précisé pour le second projet FT) paraît plus rationnel pour la manœuvre de la pièce. Cette disposition sera celle des deux modèles de chasseurs de chars retenus en 1940, le Laffly W 15 TCC et le Lorraine 39 L modifié. ■



Le matériel de 47 antichar modèle 1939 TAZ (tous azimuts) à frein de bouche.
(➡ *détails dans* France 1940 l'armement terrestre *de S. Ferrard, édition ETAI)*

PROJET APX D'INSTALLATION D'UN CANON DE 47 AC MODELE 1939 SUR CHASSIS FT (1939)
Et si le projet était devenu réalité ? Grâce aux plans existant, il nous est aisé de visualiser ce matériel. Nous l'avons imaginé dans une logique de la période juin 1940. Le véhicule a donc reçu les cocardes d'identification qui se sont imposées fin mai aux engins blindés la suite d'un certain nombre de méprises (cocardes que l'on touve aussi sur les chasseurs de chars Laffly W 15 TCC). Le char, entièrement révisé et totalement transformé, a fait l'objet d'une réimmatriculation dans la série alors en cours, la lettre K suivie de cinq chiffres. De l'art d'accommoder les restes...



Laurent Lecocq
© H&C 2007

REMERCIEMENTS à P.-F. Aujas pour avoir mis à notre disposition la documentation sur cet étonnant projet de montage de 47 sur FT.

NOTES

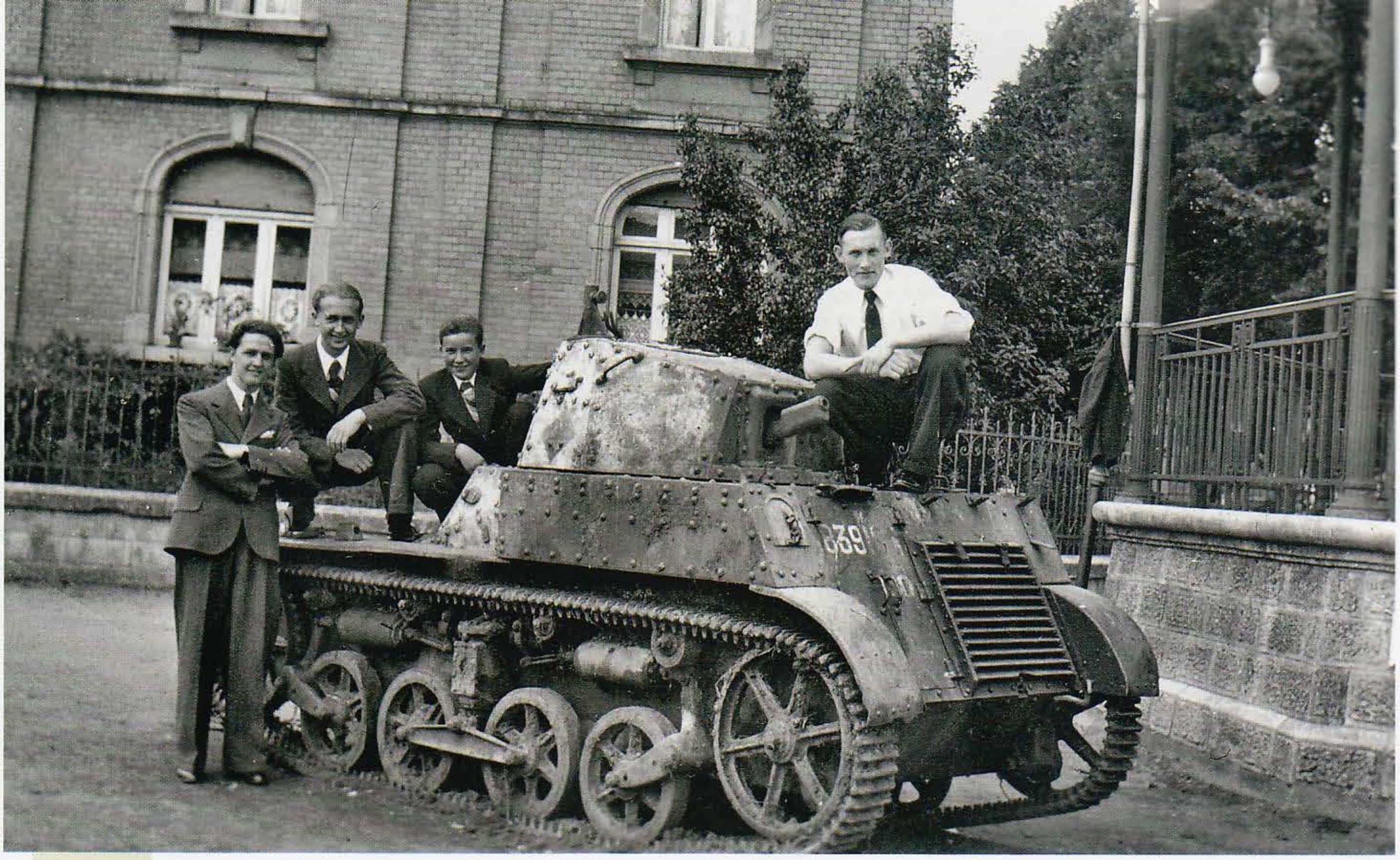
[5] Proposition dans laquelle, au prétexte de répondre à la question de l'organisation des régions fortifiées, Estienne préconise comme « *organe essentiel un puissant char de bataille de 40 à 50 tonnes armé d'un canon de 75 à 700 m de vitesse initiale au moins, et blindé à 6 ou 7 cm* ».

[6] Voir *L'Automobile sous l'uniforme*, page 228.

[7] Appellation des BCC lorsqu'ils sont au stade de la mise sur pied. Ils disposent alors d'une majorité de chars FT, et de quelques spécimens des chars du modèle sur lesquels ils seront appelés à combattre.

[8] Décision du 26 avril 1940 de transformer 300 chars FT en porteurs de charges destructrices télécommandés.

[9] Chez Panhard, la « *voiture spéciale 207, chasseur de chars dérivé de la voiture spéciale 178* » montant un 47 puissant *en chasse*. Ce matériel dont la silhouette est inconnue reçoit son numéro d'ordre constructeur le 16 avril 1940.



L'AMR 33 83 916 sur la place du village de Tétange, après qu'elle ait été déplacée. *(Coll. J. Lunkes)*

DES CAVALIERS FRANÇAIS AU LUXEMBOURG, 10 MAI 1940

L'AMR 33 DE TÉTANGE

Une enquête de
Jeannot Lunkes

Comment des points d'Histoire s'écrivent peu à peu. Ou une contribution aussi précieuse qu'inattendue à la mémoire de nos troupes motorisées.

Tout a commencé lorsque, le 3 mai dernier, nous avons reçu un courriel envoyé du Luxembourg, émanant d'un lecteur de nos ouvrages sur les *Automitrailleuses de reconnaissance* :

« *Dans le tome 1, page 60, est présentée la photo d'une AMR 33 versée dans un fossé dans le village de Tétange, au sud du Grand-Duché de Luxembourg. Vous n'avez pas pu identifier son numéro. Or, je suis natif de ce village et je connais parfaitement l'histoire locale, et en particulier le malheureux et dramatique épisode de cette AMR.* » Suivaient des détails de premier intérêt qui, bien évidemment, nous ont fait répondre aussitôt à notre interlocuteur, Jeannot Lunkes, pour en savoir encore plus, et remonter grâce à lui le fil de l'Histoire.

Plutôt que de garder jalousement ces découvertes, nous avons choisi de lui ouvrir nos colonnes afin d'en faire bénéficier tous les lecteurs de GBM.

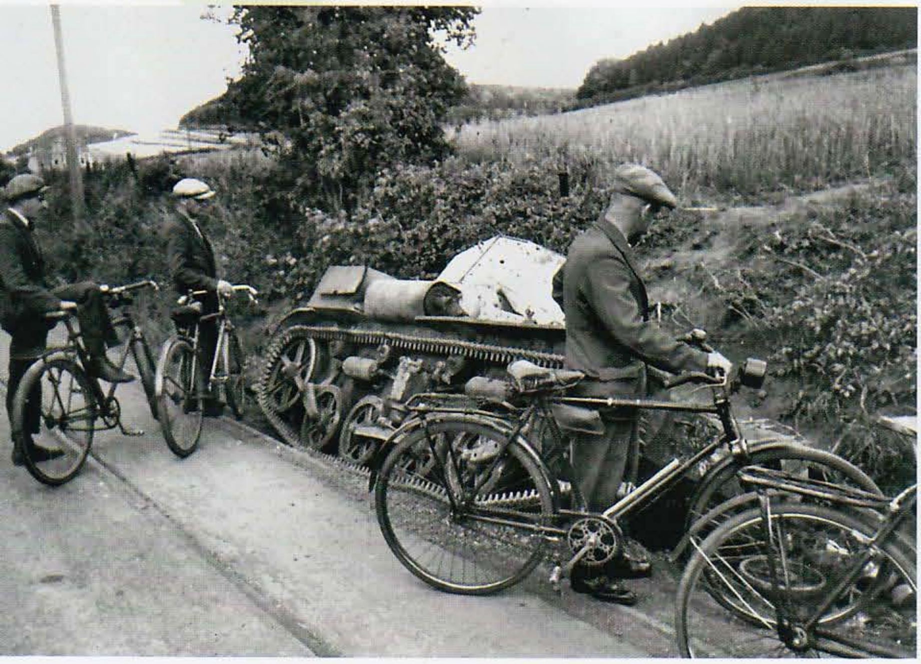
Avec la 3e DLC au Luxembourg

Dans la matinée du 10 mai 1940, conformément au plan Dyle, la cavalerie française s'élance au-delà des frontières. Face au Luxembourg, ce rôle incombe en particulier à la 3e DLC, qui comprend notamment le 2e RDP (régiment de dragons portés). Celui-ci compte, en matière de blindés, une vingtaine d'AMR 33 en deux demi-escadrons. Tétange est atteint et tenu par le 31e GRDI, appuyé par un peloton d'AMR du 2e RDP. Mais laissons à présent la plume à notre interlocuteur :

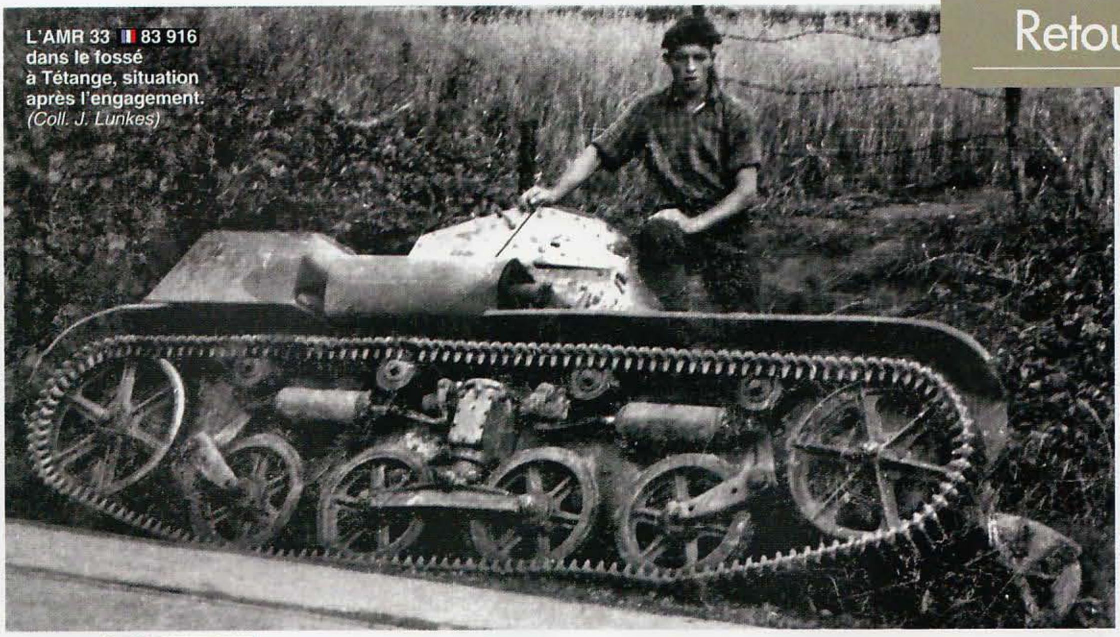
« *Le 10 mai 1940, donc, des troupes allemandes avancent de part et d'autre du val de Kayl, en direction de la France. Au cimetière de Tétange, des fantassins allemands progressent derrière les maisons, direction l'église du village. Quelques éléments français se sont retranchés dans la ferme Trausch et font feu sur les Allemands qui ont déjà atteint la maison Dondelinger, à quelques trente mètres de la dite ferme.*

Entre-temps, deux AMR 33 descendent lentement le chemin menant de Tétange à Kayl. On a alors l'impression d'un certain retrait des Allemands vers le village de Kayl. L'une des automitrailleuses françaises arrive jusqu'au cimetière et essuie un feu sévère des fantassins allemands, qui force la petite voiture blindée à rebrousser chemin.

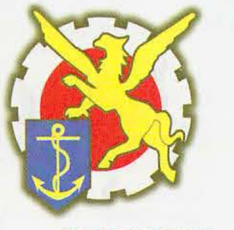
L'AMR 33 immatriculée ***83 916****, qui se trouve en*



Ce document porte la légende originale « *Tank français dans le fossé, hommes avec bicyclettes* ». Notre AMR 33 y figure dans sa dernière position du 10 mai 1940. *(Photo Tony Krier, photothèque de la ville de Luxembourg)*

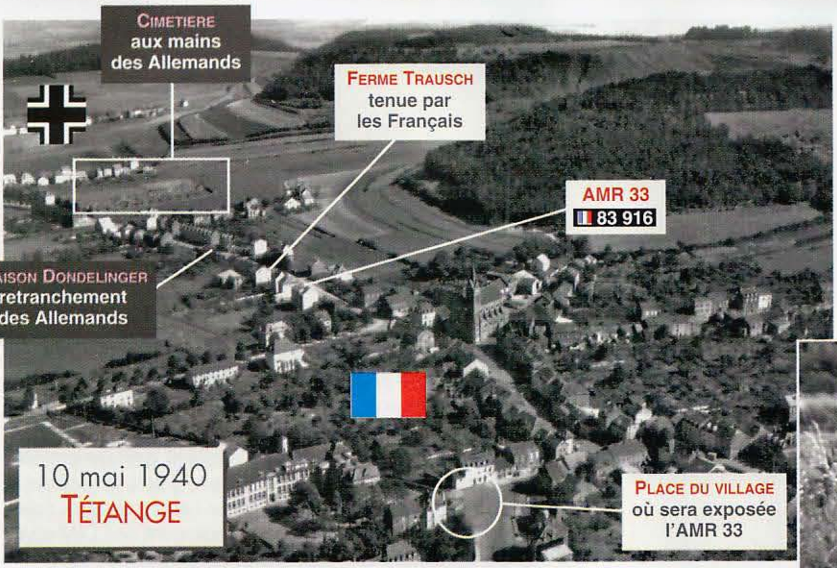


L'AMR 33 🇫🇷 83 916 dans le fossé à Tétange, situation après l'engagement. *(Coll. J. Lunkes)*



Insigne de voiture

On ne connaît pas de version peinte de l'insigne du 2e RDP. Mais du fait que ses AMR 33 proviennent de l'ex-4/3e RAM, certaines d'entre elles continuent d'en arborer l'insigne. Ce n'est, semble-t-il, pas le cas de la 🇫🇷 83 916 sur laquelle apparaît seulement, sur la tourelle, un as de carreau et la trace d'une grande cocarde effacée. *(L. Lecocq, © H&C)*


Cimetière aux mains des Allemands
Ferme Trausch tenue par les Français
AMR 33 🇫🇷 83 916
Maison Dondelinger retranchement des Allemands
10 mai 1940
Tétange
Place du village où sera exposée l'AMR 33

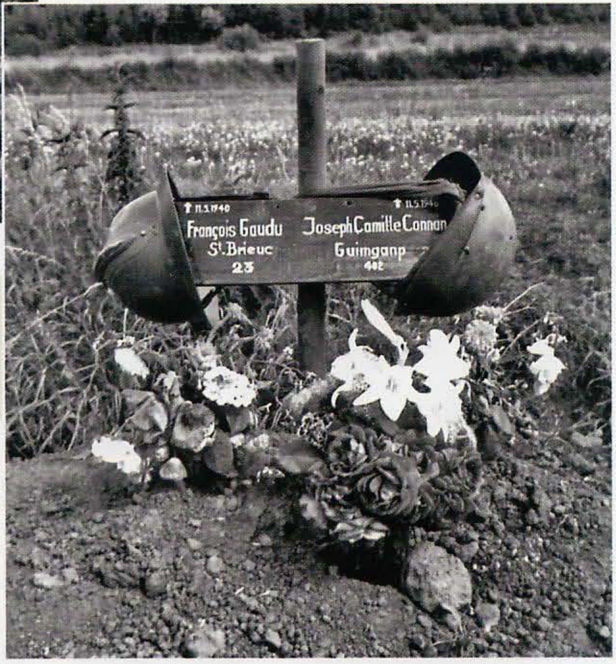
attente non loin de la ferme Trausch, entame elle aussi un mouvement de retrait. C'est alors qu'elle glisse avec ses chenilles sur les rails du tramway, et finit sa course dans un fossé d'eau, profond de 50 cm environ, qui longe la rue. Le véhicule n'arrive plus à sortir et les deux occupants, Joseph-Camille Connan et François Gaudu, doivent l'abandonner. Ils grimpent le talus et tentent de s'échapper vers le bois qui se trouve sur la hauteur toute proche. C'est à ce moment qu'ils tombent sous les balles des Allemands.

Une tombe provisoire leur sera creusée dans le champ en haut du talus, non loin de leur véhicule. Plus tard seulement, ils seront enterrés au cimetière de Dudelange, ville toute proche du village de Tétange.

Quelques témoins de l'incident tragique de l'AMR 33 n° ***83 916*** *croient se souvenir que le petit « tank » français — ainsi l'appellent-ils — avait été atteint par un obus allemand. Mais en regardant de près les documents photographiques et en particulier le cliché pris sur la place du village, on peut se rendre compte que la voiture blindée est tout à fait intacte.*

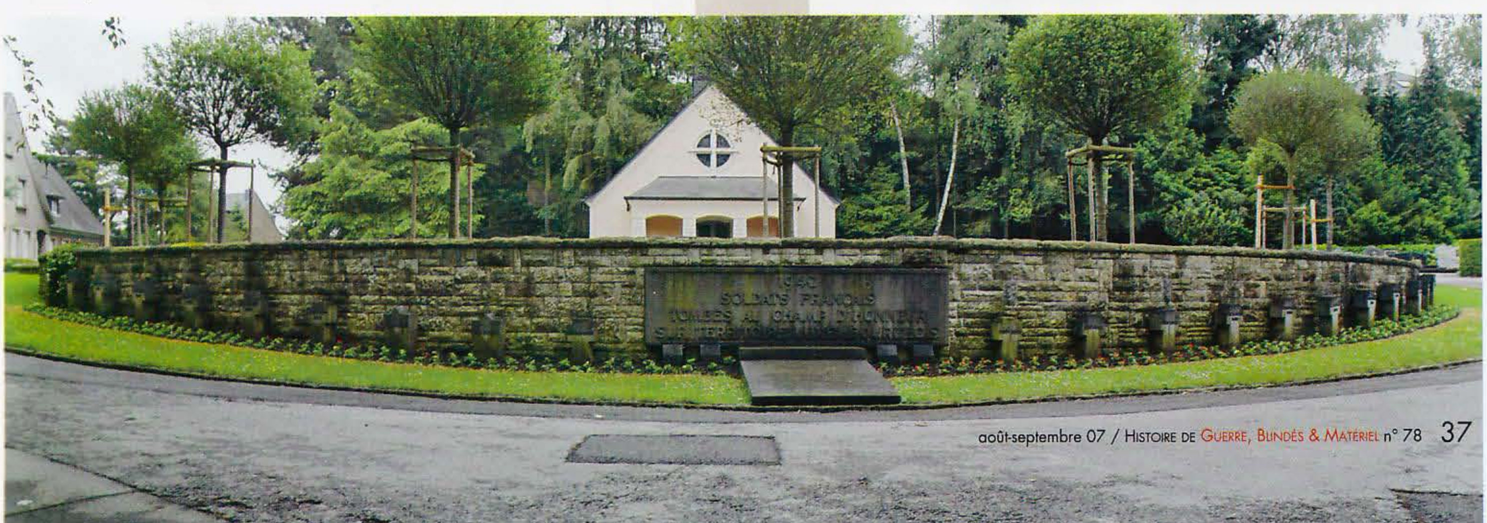
En visitant le cimetière aujourd'hui, on ne trouve que la tombe de Connan. Il est vraisemblable que les restes de Gaudu ont été rapatriés en France, mais les informations précises à ce sujet manquent. »

Merci de ce magnifique reportage dans l'Histoire, superbement documenté et illustré. ■


† 11.5.1940
François Gaudu
St. Brieuc
23
† 11.5.1940
Joseph Camille Connan
Guimganp
402

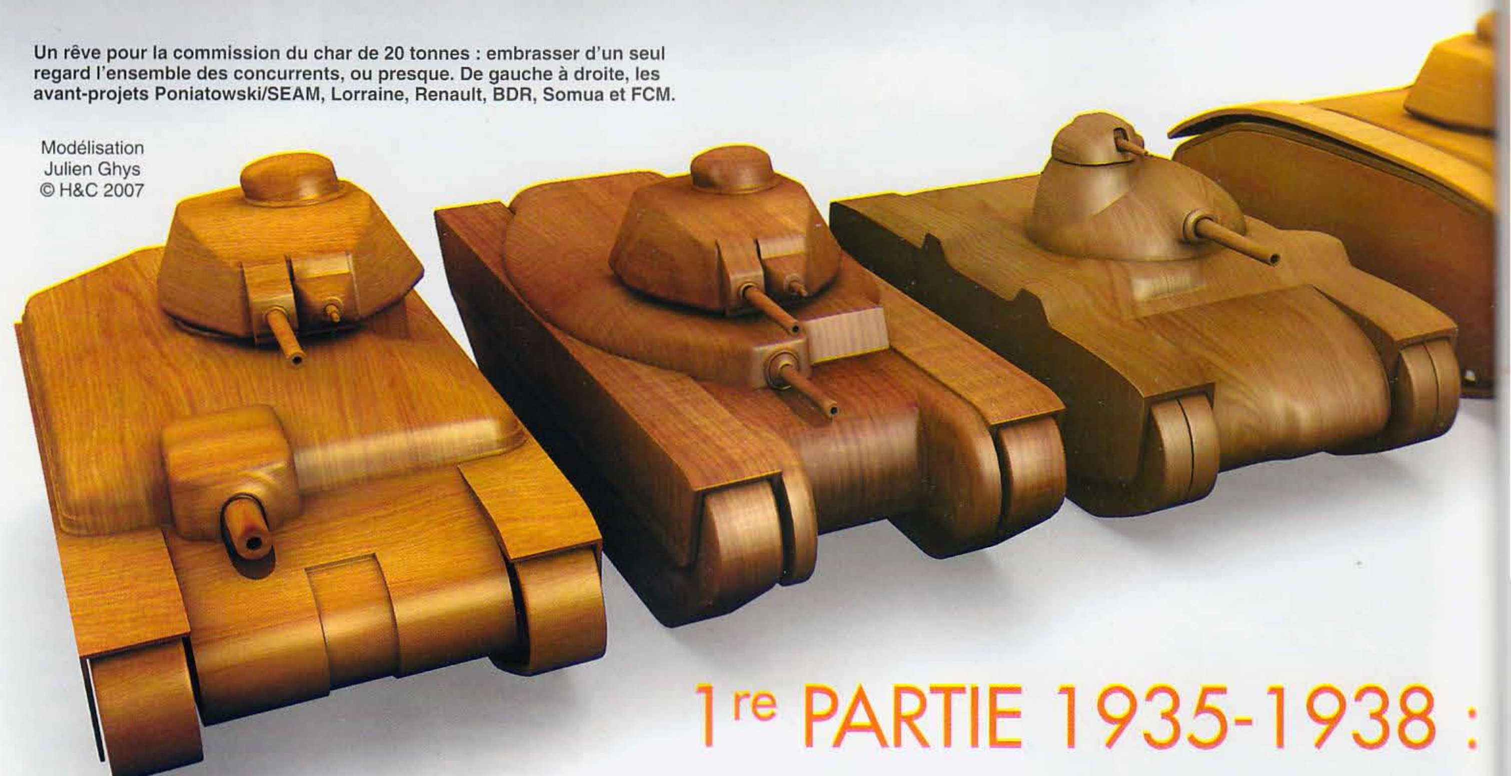
La tombe provisoire des cavaliers Gaudu et Connan, deux Bretons. Un seul des deux casques est du type motorisé. La croix porte la date, erronée, du 11 mai 1940. *(Photo Tony Krier, photothèque de la ville de Luxembourg)*

Le cimetière militaire français de Dudelange aujourd'hui. *(Coll. J. Lunkes)*


SOLDATS FRANÇAIS
TOMBÉS AU CHAMP D'HONNEUR

UNE ARLESIENNE DE 1940...

Un rêve pour la commission du char de 20 tonnes : embrasser d'un seul regard l'ensemble des concurrents, ou presque. De gauche à droite, les avant-projets Poniatowski/SEAM, Lorraine, Renault, BDR, Somua et FCM.



Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

1re PARTIE 1935-1938 :

Une étude de
Stéphane Ferrard

modélisations de
Julien Ghys
avec coordination de
François Vauvillier

Parmi les études chars réalisées en France au cours de la période 1935-1940, figure en bonne place le G 1. Ce char de la classe des 30 tonnes possédait des caractéristiques techniques proches du T 34, simplicité mise à part car certaines solutions retenues en aurait fait plutôt un précurseur de l'AMX 30, voire du char Leclerc !

Ce projet, qui aurait du se concrétiser en septembre 1940 par l'apparition d'un prototype Renault, est significatif de l'évolution des idées ayant marqué la politique française en matière d'engins blindés dans les années précédant la Seconde Guerre mondiale.

En prémice : le char des DIM

Le 4 juillet 1930, sur proposition du conseil supérieur de la Guerre dont le maréchal Pétain est le vice-président, le ministre André Maginot signe un programme de fabrication et de dotation pour de grandes unités motorisées et mécaniques. Il prévoit :

– la création d'une *division légère mécanique* (DLM) par transformation d'une des cinq divisions de cavalerie existantes ;

– l'achèvement de la motorisation d'une brigade dans chacune des quatre autres divisions de cavalerie ;

– la motorisation de cinq divisions d'infanterie (DIM).

Ce plan s'inscrit dans le cadre d'un programme d'ensemble pour l'armée de terre à réaliser sur cinq ans (1930 à 1934) et doté de 5,4 milliards de francs. Fonction des difficultés budgétaires des années 1932-1935, il ne sera exécuté que partiellement.

Dans l'esprit du chef d'état-major général Weygand qui en a été le promoteur, les DIM sont de grandes unités dont les déplacements stratégiques s'effectuent par la route et non plus par la voie ferrée. Capables de couvrir en une journée des étapes de 200 km, elles constituent un outil particulièrement mobile entre les mains du commandement. Elles permettent, soit de projeter loin et vite la « reine des batailles », soit de colmater rapidement une poche créée par l'ennemi dans notre système défensif. Pour que l'engagement des DIM revête ce caractère de mobilité et de puissance que l'on attend d'elles, elles doivent être accompagnées de **chars capables d'assurer leur sûreté** et disposant d'une puissance de feu conséquente. Or, dans la première partie des années trente, les chars moyens d'infanterie qui existent ne répondent pas aux nouvelles exigences :

– le **char B 1** à l'étude depuis de nombreuses années ne peut couvrir d'une seule traite 200 km en une jour-

Pour assurer la sûreté des déplacements stratégiques des divisions d'infanterie motorisées *(à droite)* **tels qu'on les envisage à partir du début des années trente, le CHAR D 2** *(ci-dessous)* **est trop lent, le CHAR B 1** *(page-ci-contre)* **trop lent aussi mais surtout trop lourd et trop cher pour l'emploi à**

NOTE

1. Alors que Somua, filiale de Schneider, est largement impliqué dans tous les programmes de chars légers depuis le FT.

LE FUTUR CHAR G 1

LE CHAR DE 20 TONNES

née à 20 km/h (100 km jour à 12,5 km/h de moyenne et en 8 heures). D'autre part, il est lourd (28 tonnes), cher et, on le constatera dès le début des fabrications en 1934, difficile à construire en grande série.

– le **char D 2** alors en essais est encore moins rapide que le B 1 et son autonomie n'est que de 100 km ; d'autre part, il souffre de certains défauts, principalement dans son train de roulement.

Le seul char qui pourrait convenir est celui que la cavalerie expérimente en 1935, le Somua. Avec ses 280 km d'autonomie, sa vitesse moyenne sur route de 30 km/h et son armement de 47 mm en tourelle, l'engin ne manque pas d'attraits. Mais l'infanterie, après l'examen du prototype, note que celui-ci « *manque de robustesse des éléments mécaniques et que son train de roulement, organisé pour de grandes vitesses sur route, n'offre qu'un très faible franchissement* ».

L'infanterie juge certes le Somua comme un « *outil d'études intéressant* » mais considère que « *sa réalisation immédiate en grande série, pour l'infanterie, constituerait certainement une erreur* ». À cela s'ajoute la défiance de l'infanterie vis-à-vis de Somua « *qui n'a jamais construit de char* » (sic) [1] et, d'une manière sous-jacente, son allergie à l'odeur du crottin et aux gants beurre frais.

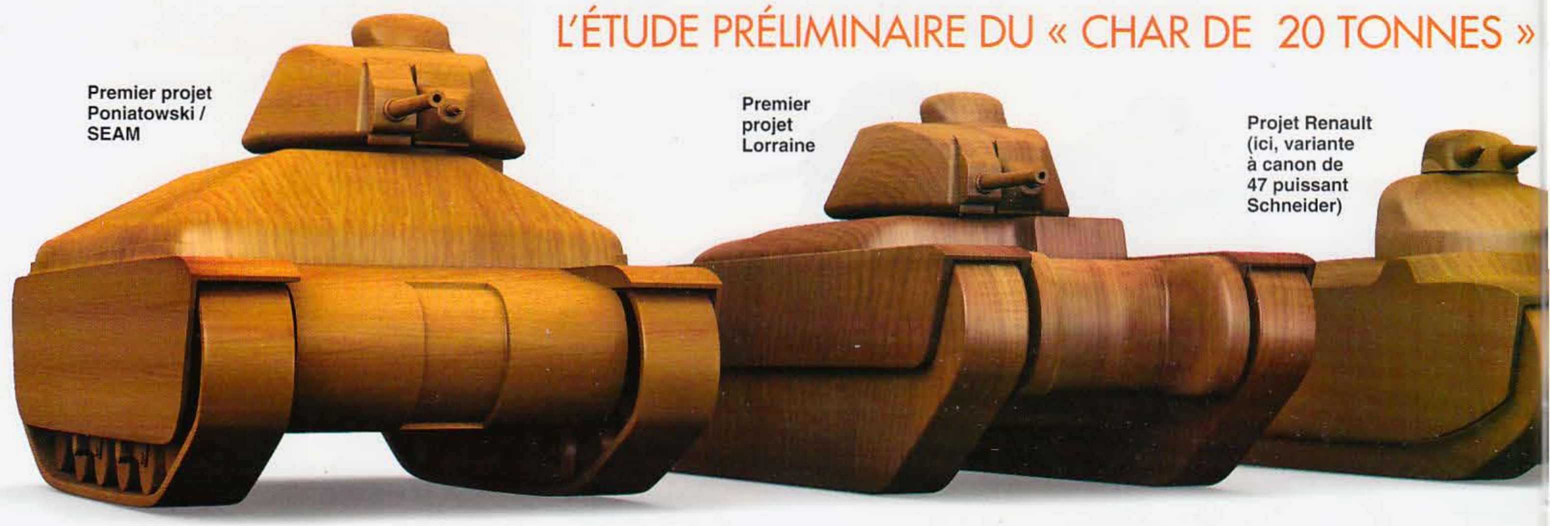
Sur son propre modèle dans la même classe de tonnage,le D 2 construit par Renault, l'infanterie porte un jugement non négatif, même si ce char est quasiment inapte à la « *manœuvre automobile* » : « *Mécanique robuste, vitesse et blindage suffisants, bons franchissements, on peut dire que le D 2 est à peu près au point. Certes les utilisateurs signaleront vraisemblablement des faiblesses de l'appareil, comme il en apparaît toujours après quelques centaines d'heures de marche, mais on peut affirmer que ce char est parfaitement viable* ».

Position confortée par les négociations sur le désarmement qui, à Genève, envisagent de limiter le poids maximum des chars à une vingtaine de tonnes.

Mais les défauts mécaniques du char D 2 le condamneront, d'autant que les partisans du char B mènent une véritable entreprise de lobbying auprès des décideurs de la République. Pendant cette période qui s'étale de 1935 à 1936, l'infanterie va échafauder un projet pour un nouveau char moyen d'infanterie d'une conception entièrement nouvelle, même si elle est très large-

pourvoir. Le char de combat approprié, rapide, puissant et disposant d'une bonne autonomie, manque au catalogue. Qu'à cela ne tienne, il suffit de le créer, en gardant en tête un « *outil d'études intéressant* », le Somua S 35 *(ci-contre à droite)*. **Histoire d'une lente gestation...** *(Coll. F. Vauvillier et anciens des chars)*

L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE DU « CHAR DE 20 TONNES »


Premier projet Poniatowski / SEAM
Premier projet Lorraine
Projet Renault (ici, variante à canon de 47 puissant Schneider)

ment inspirée par le Somua de la cavalerie, l'« *outil d'études intéressant* ».

Le char de 20 tonnes

Le 16 décembre 1935, l'infanterie diffuse une étude préliminaire sur un **char moyen d'infanterie de 20 tonnes**. Cette étude spécifie les caractéristiques du futur engin capable de s'intégrer dans les colonnes motorisées dont la vitesse en convoi est de 20 km/h. Elles sont effectivement très proches de celles du Somua comme nous pouvons le constater :

	char de 20 t	*char Somua*
Masse	20 tonnes	19,5 tonnes
Vitesse		
moyenne sur route	20 km/h	30 km/h
maximale sur route	50 km/h	45 km/h
Autonomie	400 km	280 km
Franchissement		
bord franc	2 m	2,35 m
pente	45°	65°
obstacle vertical	0,80 m	0,50 m
Armement	1 canon de 47 mm SA 35 et une mitrailleuse sous tourelle	
Munitions	une centaine de coups de 47 mm	
Blindage	40 mm	40 mm
Etanchéité à l'eau	1,20 m	1 m
Etanchéité au gaz	oui	non
Transmissions	radio-télégraphie	radio-téléphonie

Bien que la France se soit affranchie depuis le printemps 1934 de la menace d'une limitation internationale de la masse maximum des chars [2], l'infanterie continue d'imposer les 20 tonnes pour des raisons purement opérationnelles qui tiennent essentiellement aux possibilités de déplacement par route ou voie ferrée et de franchissement [3]. En voici le détail :

a) un char de moins de 20 tonnes peut emprunter les 9/10es des ponts existants ;

b) au-dessus de 20 tonnes, cette proportion tombe à 50 % ;

c) un char de moins de 20 tonnes passe sur les ponts de corps d'armée ;

d) un char de plus de 20 tonnes oblige à utiliser les ponts d'équipages de réserve générale ;

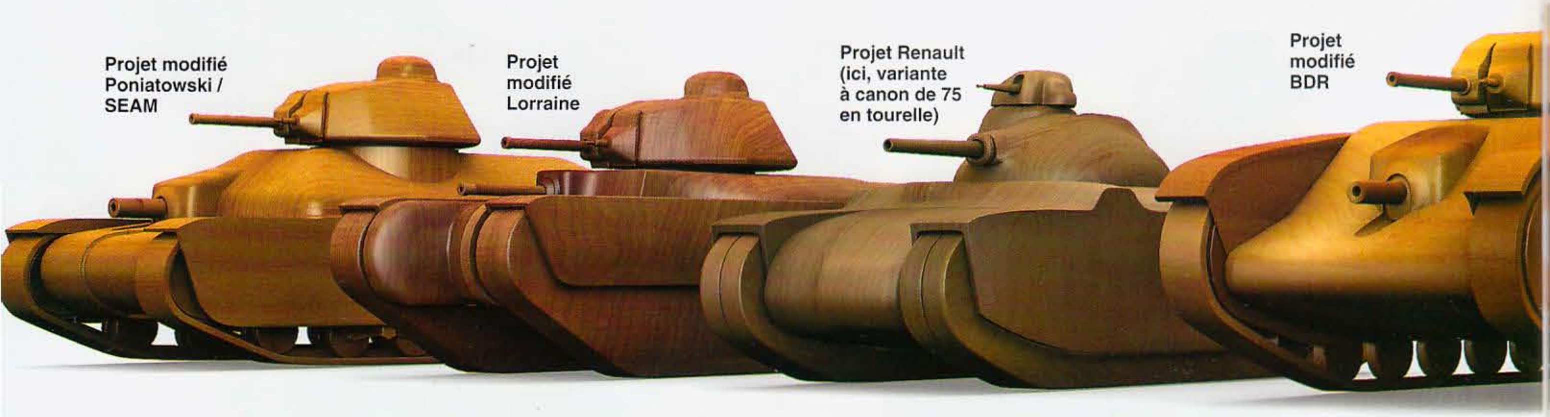
e) un char inférieur à 20 tonnes peut être transporté sur wagons plats dont il existe un millier d'exemplaires ;

f) un char supérieur à 20 tonnes nécessite l'emploi de trucks dont il existe seulement 200 exemplaires.

Le besoin exprimé alors porte sur un total de 250 chars de 20 tonnes, de quoi équiper cinq bataillons à 45 engins plus le volant. Cela correspond aux cinq DIM prévues en 1930 [4] et répond au désir du général Gamelin « *de spécialiser dans l'avenir un bataillon de chars par division d'infanterie* ». Car si le nouveau chef d'état-major général Gamelin ne croit guère aux DLM de la cavalerie, il est persuadé que les DIM sont des grandes unités bien adaptées à la guerre en région fortifiée et qu'elles joueront un rôle décisif dans la bataille alors que les DLM ne feront « *qu'escadronner* » lors des préliminaires que l'on suppose dans les plaines belges. Pour les actions de force, le général Gamelin préconise les divisions cuirassées dotées de chars puissants du type B 1*bis*. Soit, à cette époque, deux divisions à six bataillons de B 1*bis* chacune (12 bataillons au total).

LE PROGRAMME MODIFIÉ DU « CHAR DE 20 TONNES »

FORMULE DU CHAR B AVEC ARMEMENT PRINCIPAL EN CAISSE (1936-1937)


Projet modifié Poniatowski / SEAM
Projet modifié Lorraine
Projet Renault (ici, variante à canon de 75 en tourelle)
Projet modifié BDR

Notes

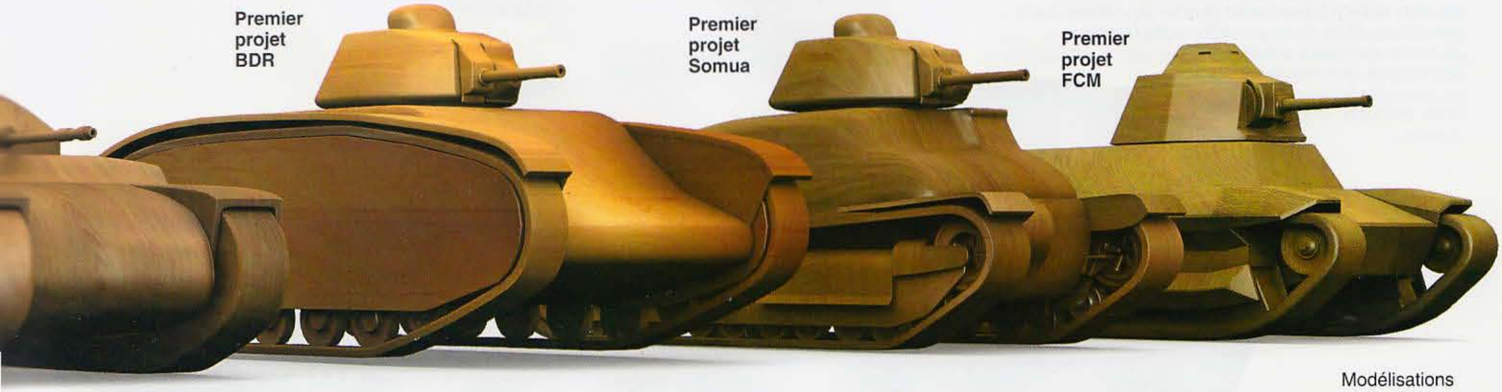
[2] En ayant quitté la conférence de Genève sur le désarmement le 17 avril 1934 et décidé d'assurer « *elle-même sa sécurité* ». L'Allemagne l'avait précédée le 14 octobre 1933 en se retirant de la SDN et de la Conférence qui n'avait plus, dès lors, de portée pratique.

[3] C'est pour des raisons similaires que les Allemands limitèrent à 20 tonnes leur char de bataille PzKpfW III et leur char d'appui PzKpfW IV.

[4] Nombre par la suite porté à dix, mais dont sept seulement seront réalisées à l'ordre de bataille de 1939-1940.

[5] Sur l'industrialisation du char B, ➔ GBM 76, pages 36 et suivantes, article de F. Vauvillier.

À ARMEMENT UNIQUE DE 47 EN TOURELLE (16 DÉCEMBRE 1935)



Modélisations
Julien Ghys
© H&C 2007

En 1936, la situation des chars de combat semble être fixée pour l'infanterie :

– **chars B 1*bis*** (32 t) pour entrer dans la composition des divisions cuirassées ;

– **char moyen d'infanterie** (20 t prévues) pour assurer la sûreté des divisions d'infanterie motorisée ;

– **char léger d'infanterie** (10-12 t) pour accompagner les divisions d'infanterie du type normal.

Cette organisation possède l'aspect pyramidal réversible qui séduit. Dans la défensive, les chars légers subiront le premier choc. Ils seront promptement appuyés par les chars moyens des DIM chargées de colmater la poche. Ensuite, et pour couper la verrue faite dans notre dispositif, les chars B contre-attaqueront, ramenant l'ennemi sur ses positions initiales.

À l'inverse, dans l'offensive, les chars de bataille ouvriront la voie, suivis en deuxième échelon par les chars moyens, eux-mêmes suivis par l'infanterie avec ses chars légers. En cas de rupture du front ennemi, l'exploitation sera menée par les chars moyens accompagnés d'infanterie motorisée formant alors des groupements tactiques.

Techniquement, le cadre est bien fixé :

– objet de (trop) longues études, le **char B 1*bis***, libéré de l'hypothèque de la conférence de Genève, est au point. Le seul défaut de cet outil « *merveilleux* » est sa fabrication en grande série qui s'avère délicate et coûteuse ;

– le **char moyen d'infanterie** (le « 20 tonnes » qui n'existe alors que sous la forme inadéquate du D 2) est techniquement accessible à court terme et peut être fabriqué en série selon des méthodes modernes ;

– le **char léger**, véritable fantassin blindé que l'on peut construire en très grande série, est immédiatement accessible.

Pour le char de 20 tonnes, l'évolution des idées va conduire courant 1936 à envisager le montage d'un obusier de 75 mm en caisse et une épaisseur de blindage qui passe de 40 à 60 mm. C'est la reprise intégrale de la formule du char B mais avec des méthodes modernes de fabrication (acier moulé ou plaques laminées mécano-soudées) au lieu des vieilles méthodes (plaques laminées boulonnées sur cornières) employées pour la construction du char B et qui entrent pour plus de 2 tonnes dans sa masse.

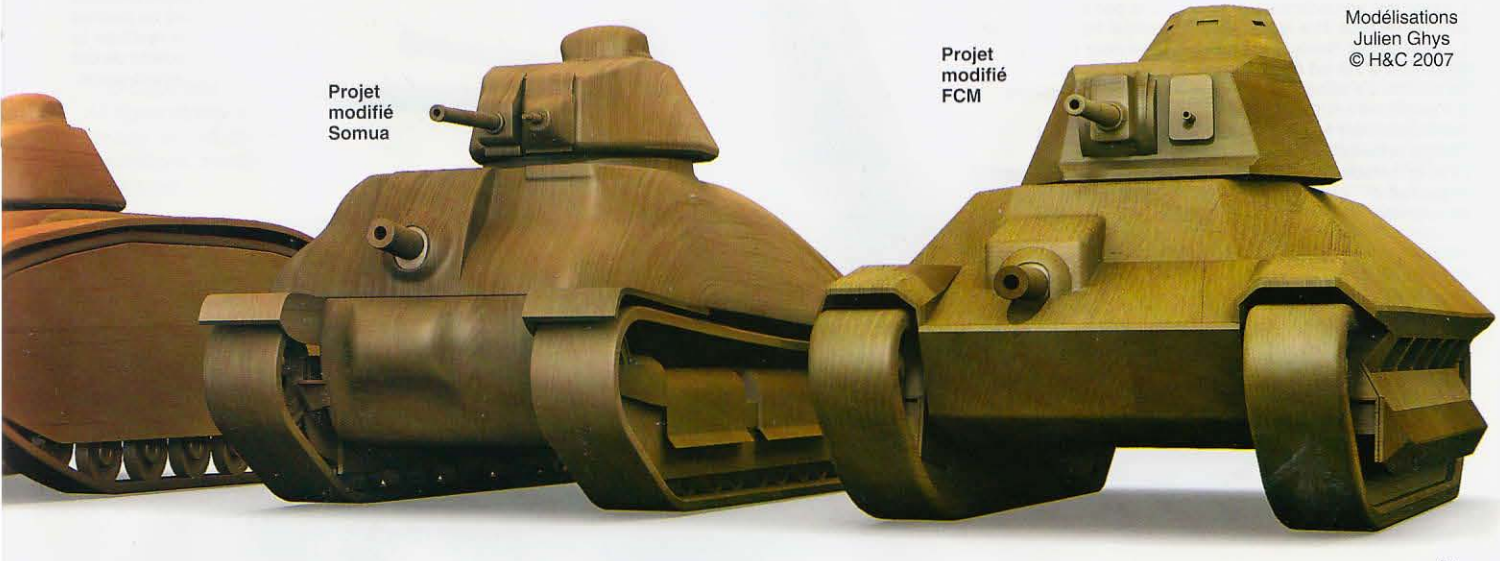
Le glissement du projet char de 20 tonnes — à l'origine un char D 2 possédant la vitesse du Somua — vers un engin formule B aussi rapide que le Somua, s'explique par l'évolution des idées qui, en cette année 1936, progressent rapidement.

L'argent n'est pas tout...

Début 1936, force est de constater que le seul char abouti capable de mener le combat en région fortifiée, est le B 1, à l'étude depuis le début des années vingt. Dernier clin d'œil du général Estienne, père du char B, grand précurseur de l'arme blindée avant son décès l'année même.

Or, si le char B 1 et plus encore le futur B 1*bis* est un outil « *merveilleux* » en ce qui concerne son emploi, il pêche par sa complexité et ses difficultés d'industrialisation. Victime d'une genèse aux langueurs monotones, le char B, faute d'une fabrication en série[5], est devenu un véritable laboratoire de haute technologie en matière de char. Pendant des années, on s'est efforcé de peaufiner l'outil sans réellement se soucier de son industrialisation.

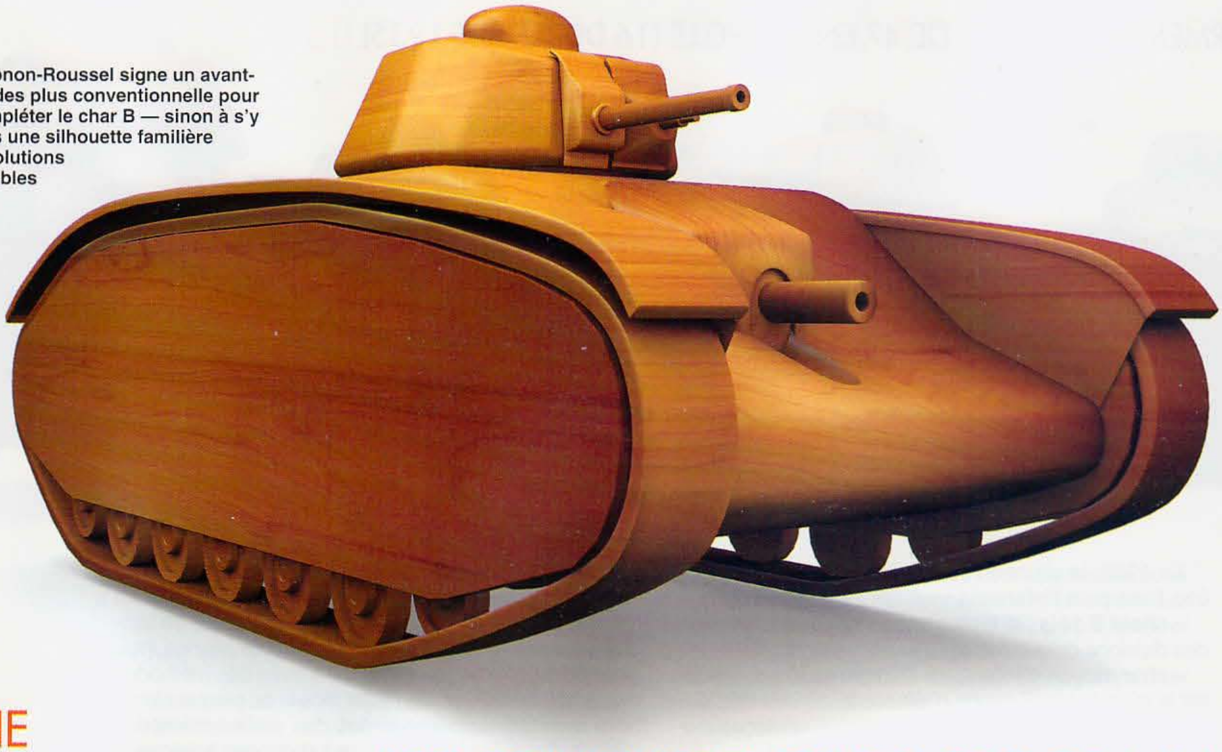
Le char B 1 n'est certainement pas le *(suite page 44)*



Modélisations
Julien Ghys
© H&C 2007

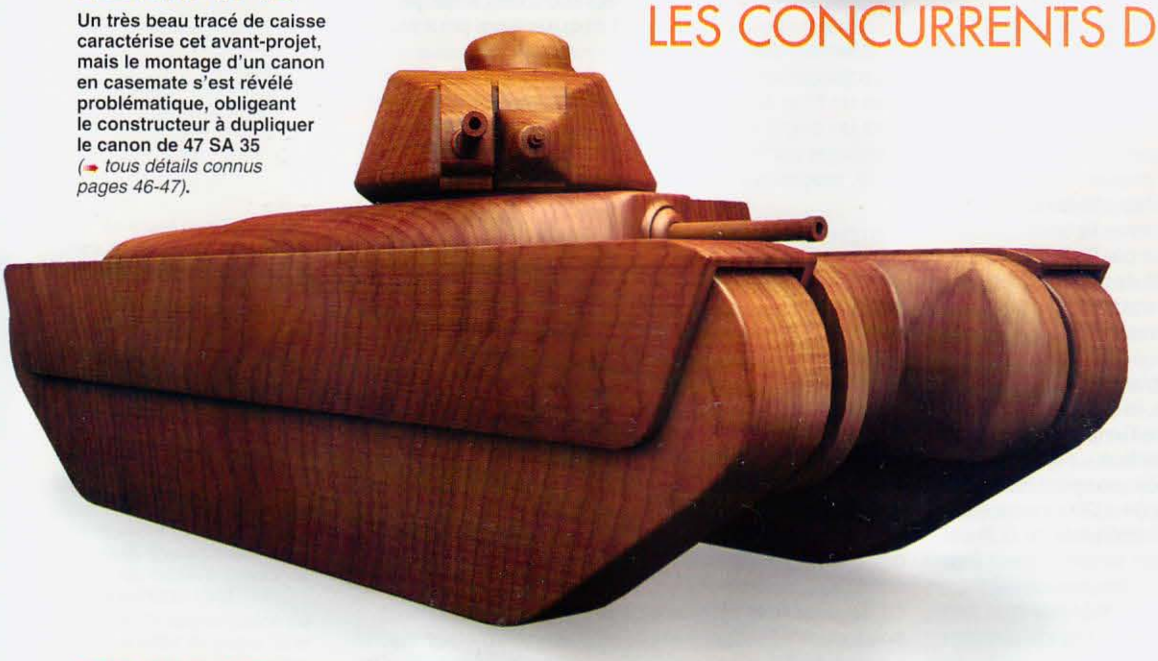
BDR

La société Baudet-Donon-Roussel signe un avant-projet à l'apparence des plus conventionnelle pour un char appelé à compléter le char B — sinon à s'y substituer. Mais sous une silhouette familière se cache quelques solutions techniques remarquables
(➡ tous détails dans notre prochain numéro).



LORRAINE

Un très beau tracé de caisse caractérise cet avant-projet, mais le montage d'un canon en casemate s'est révélé problématique, obligeant le constructeur à dupliquer le canon de 47 SA 35
(➡ tous détails connus pages 46-47).



LES CONCURRENTS DU PROGRAMME (ÉTAT DES ÉTUDES

Armement du CHAR D	
constructeur	*en casemate*
SEAM	75 mm (17 cal.) B 1 *ter*
Somua	75 mm (17 cal.) B 1 *ter*
Renault	—
FCM	75 mm (17 cal.) B 1 *ter*
Fouga	75 mm (17 cal.) B 1 *ter*
Lorraine	47 mm (32 cal.) SA 35[A]
BDR	75 mm (17 cal.) B 1 *ter*
CGCL (Batignolles)	?

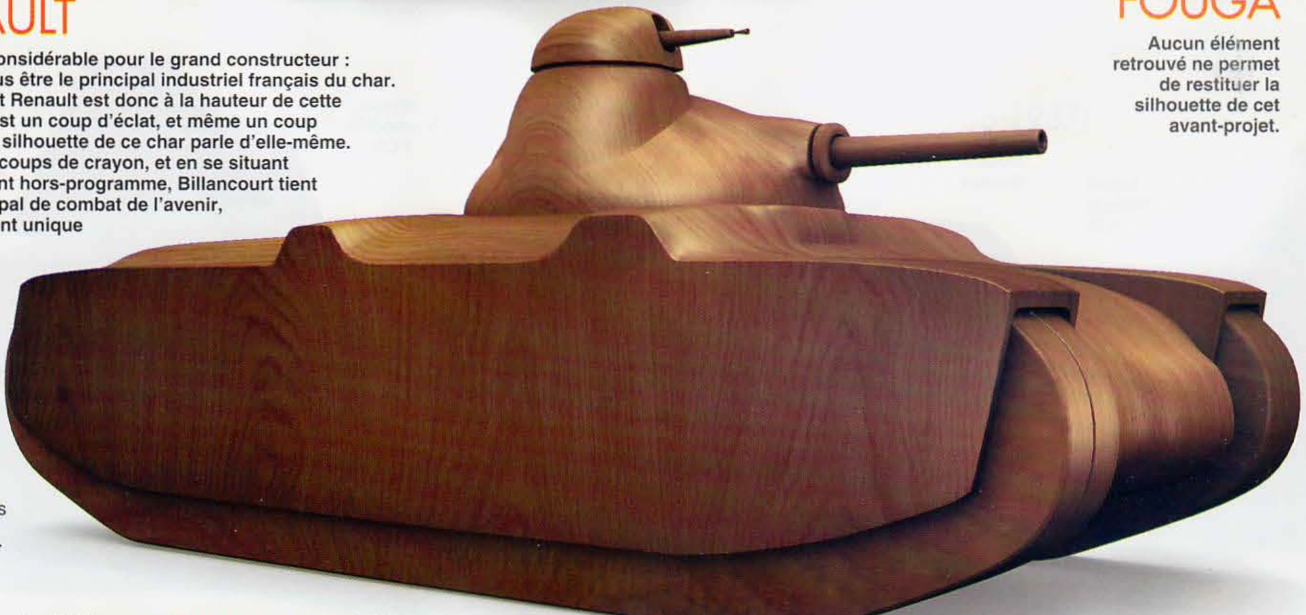
A. Lors de l'établissement des spécificatio
(17 calibres) modèle 1935 ou, à défaut,

RENAULT

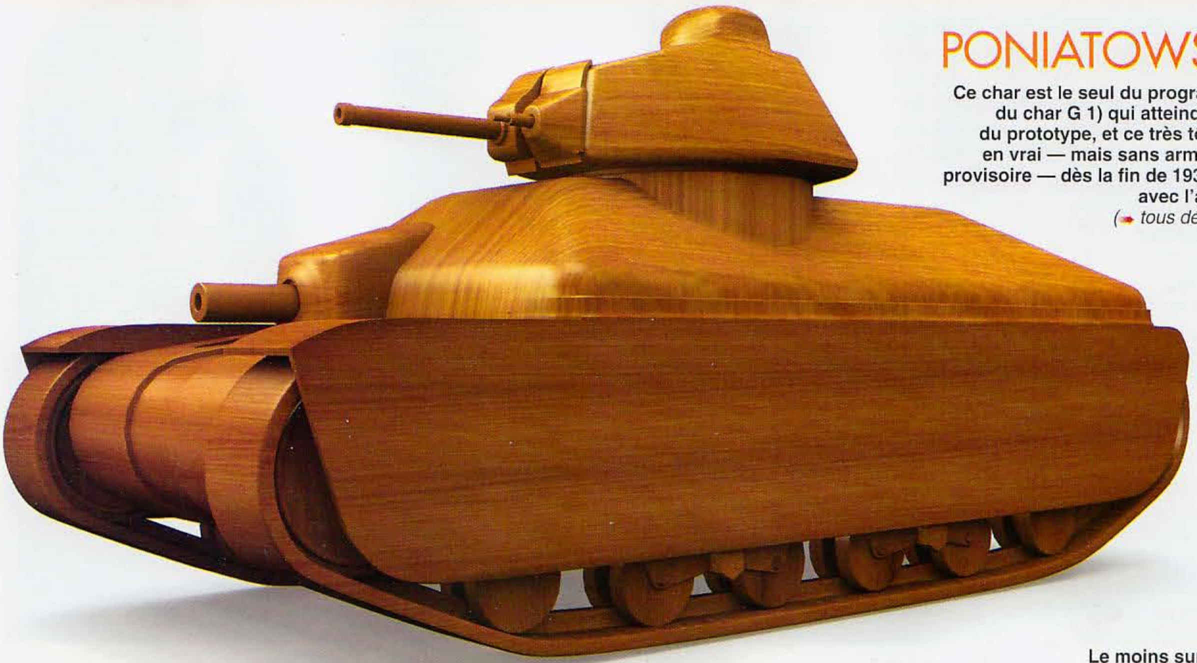
L'enjeu est considérable pour le grand constructeur : être ou ne plus être le principal industriel français du char. L'avant-projet Renault est donc à la hauteur de cette ambition. C'est un coup d'éclat, et même un coup de maître. La silhouette de ce char parle d'elle-même. En quelques coups de crayon, et en se situant délibérément hors-programme, Billancourt tient l'engin principal de combat de l'avenir, avec armement unique et puissant en tourelle.
(➡ tous détails dans notre prochain numéro).

FOUGA

Aucun élément retrouvé ne permet de restituer la silhouette de cet avant-projet.



Modélisations
Julien Ghys
© H&C 2007



PONIATOWSKI/SEAM

Ce char est le seul du programme de 20 tonnes (puis du char G 1) qui atteindra effectivement le stade du prototype, et ce très tôt, puisqu'il est présenté, en vrai — mais sans armement et avec un moteur provisoire — dès la fin de 1936. Le voici, en maquette, avec l'armement prévu en 1937. *(➜ tous détails connus pages 44-45).*

DU CHAR DE 20 TONNES
AU DÉBUT DE 1937)

20 tonnes (20 février 1937)
en tourelle
47 mm (32 calibres) SA 35
47 mm (32 calibres) SA 35
75 mm (29 calibres) APX
ou 47 mm (50 calibres) Schneider
47 mm (32 calibres) SA 35
47 mm (32 calibres) SA 35
47 mm (32 calibres) SA 35
47 mm (32 calibres) SA 35
?

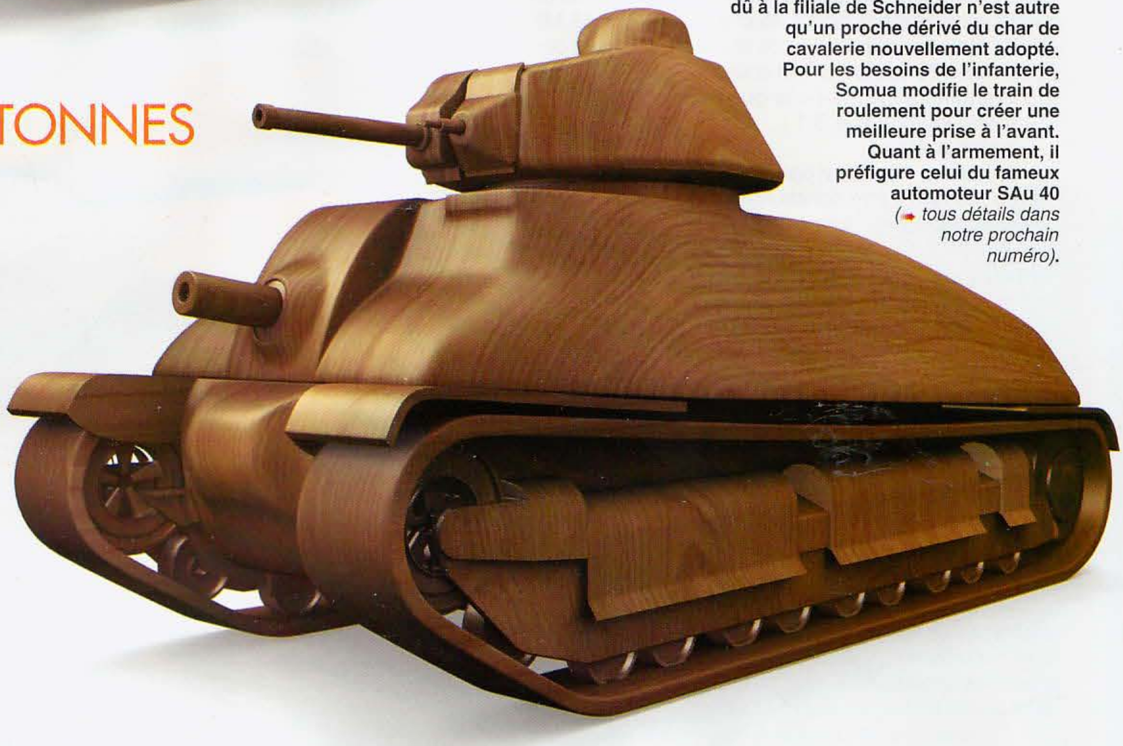
canon en casemate demandé est le 75 mm
mm (32 calibres) SA 35.

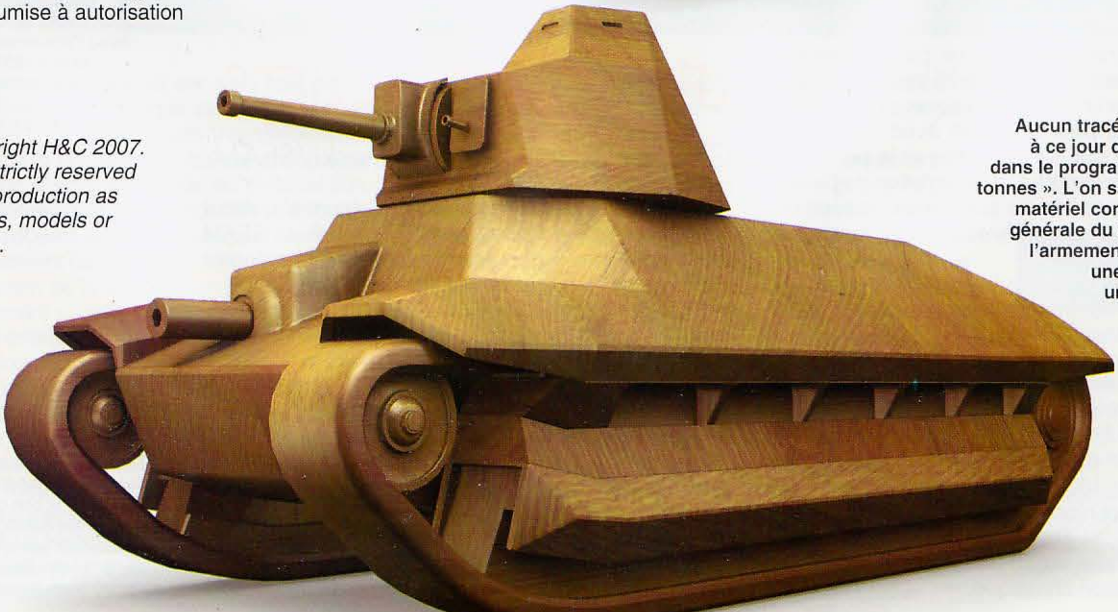
© Modèles soumis à notre copyright. Toute reproduction à plat ou en relief est obligatoirement soumise à autorisation préalable.

© Copyright H&C 2007. All rights strictly reserved for any reproduction as illustrations, models or miniatures.

SOMUA

Le moins surprenant de tous, ce char dû à la filiale de Schneider n'est autre qu'un proche dérivé du char de cavalerie nouvellement adopté. Pour les besoins de l'infanterie, Somua modifie le train de roulement pour créer une meilleure prise à l'avant. Quant à l'armement, il préfigure celui du fameux automoteur SAu 40 *(➜ tous détails dans notre prochain numéro).*





FCM

Aucun tracé n'a pu être retrouvé à ce jour de l'avant-projet FCM dans le programme de « char de 20 tonnes ». L'on sait seulement que ce matériel comportait la silhouette générale du char léger FCM 36 et l'armement du char B. En voici une interprétation, avec une tourelle exacte du même constructeur *(➜ tous détails dans notre prochain numéro).*

Modélisations
Julien Ghys
© H&C 2007

(suite de la page 41) seul matériel dans ce cas. En effet, si les crédits affectés à la fabrication de matériels nouveaux (à l'époque Titre III du budget du ministère de la Guerre) représentent la portion congrue par rapport aux dépenses de fonctionnement, ils sont suffisants pour alimenter les « recherches et développements ». Ainsi les ingénieurs ont-ils la part belle pour perfectionner leurs engins sans cesse, à l'abri de toute réalité industrielle. Au jour des vérités, la sanction sera immédiate.

Le programme d'armement de 1936 dit « *des 14 milliards* » fixe à douze bataillons de chars B 1 et B 1*bis* les besoins et finance les fabrications sur la période 1937-1940. Ceci impose la livraison de trois bataillons par an, soit une centaine de chars. Mais l'industrie ne peut guère en livrer plus de 35 par an (cadences de 1937 et 1938). Ce n'est donc plus — enfin ! — une question d'argent, de crédits, mais bien un problème purement industriel lié à la complexité du modèle.

Si l'on veut s'inscrire dans le programme et atteindre les objectifs fixés, on ne peut s'en tenir au seul char B. Il faut un autre char. À ce titre, pourquoi ne pas s'inspirer du programme de char de 20 tonnes encore au stade des avants-projets pour le modifier en demandant aux industriels un canon de 75 mm en casemate et une protection à 60 mm (comme le B 1*bis*) ?

La 1re direction (infanterie) note, au passage, qu'un bataillon de chars B 1*bis* à 35 chars [6] coûtera 65 MF (1936) alors qu'un bataillon de chars de la classe des 20 tonnes à 50 appareils [6] ne coûtera que 25 MF. Aussi, l'infanterie confirme-t-elle que le futur char sera :

- moins lourd que le B 1 ;
- moins coûteux ;
- susceptible d'être servi par des hommes du contingent ;
- en mesure d'être construit rapidement ;
- si possible plus rapide, au moins sur route, que le B 1.

Mais si l'infanterie admet implicitement une masse de 25 tonnes environ, elle ne modifie pas ses spécifications initiales pour 20 tonnes, ce qui ne va pas manquer d'entraîner de nombreuses difficultés pour les constructeurs et particulièrement pour les motoristes.

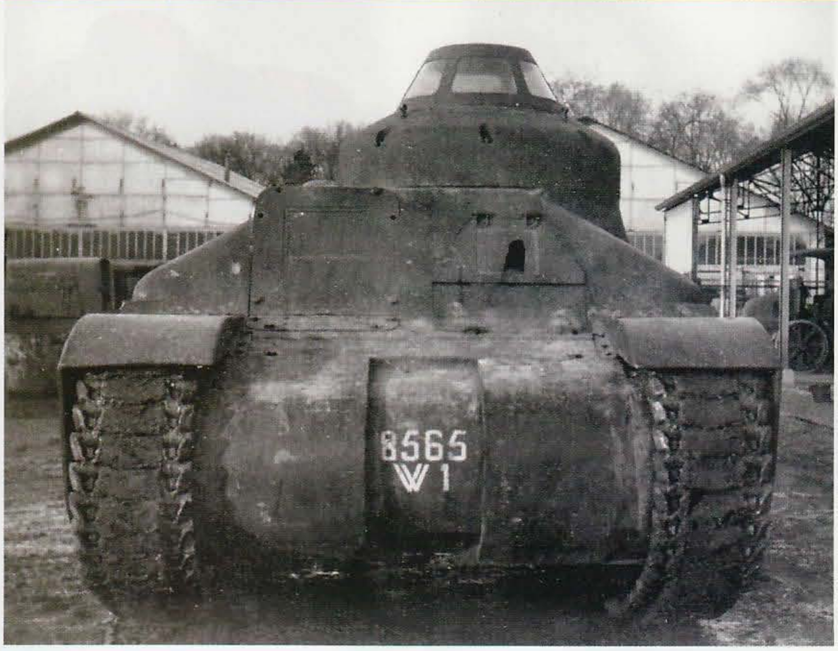
Un jeu de dupes

Pour les industriels qui participent au programme ou envisagent de le faire, ces modifications posent un problème quasiment insoluble : comment faire un char aussi armé et protégé que le char B 1*bis* mais en restant dans les 20 tonnes au lieu de 32 ?

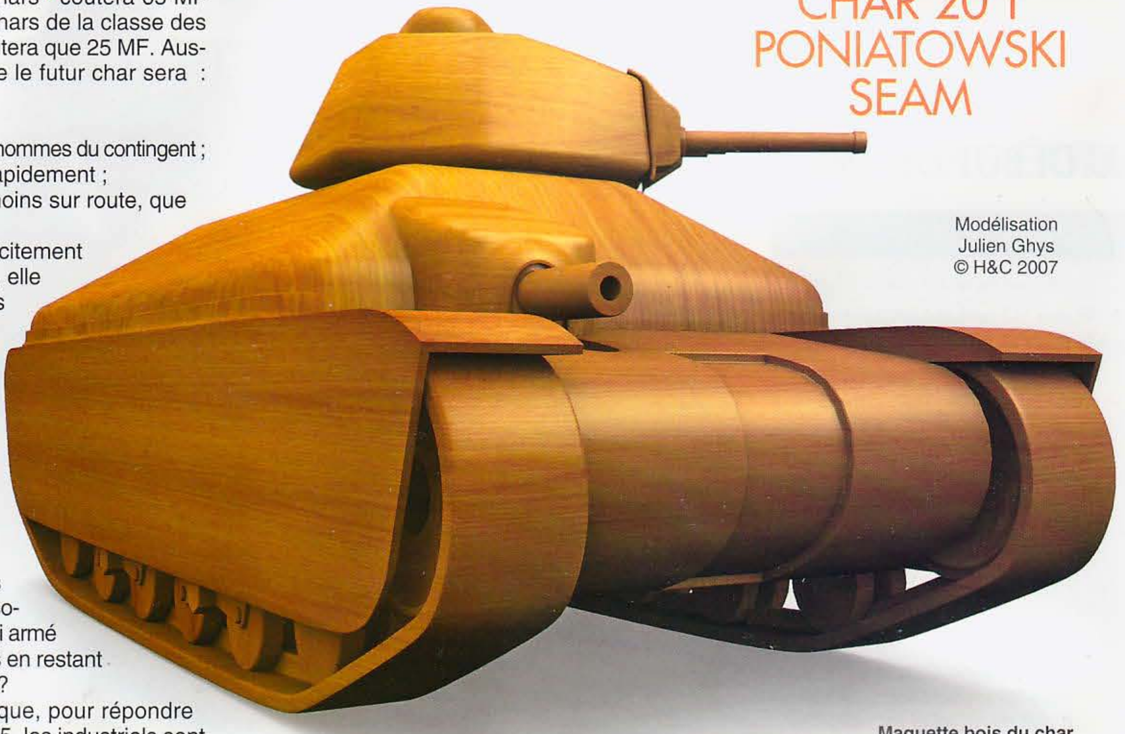
Problème d'autant plus ardu que, pour répondre aux spécifications émises fin 1935, les industriels sont partis d'un châssis d'une masse d'environ 18 tonnes pour, avec la tourelle APX 4 d'un poids d'environ 2 tonnes, rester dans la limite des 20 tonnes à 40 mm de blindage. Ajouter un 75 mm en caisse, c'est 2 tonnes de plus (1 000 kg pour le canon avec masque et 1 000 kg environ pour les munitions et le personnel supplémentaire (chargeur). L'augmentation de l'épaisseur du blindage entraîne elle aussi un accroissement du poids d'environ 2 tonnes. Avec un engin ainsi paré, on affleure les 25 tonnes.

Ce dépassement de poids va avoir des répercussions importantes sur la motorisation qui, pour rester dans le rapport puissance/poids souhaité — 10 ch/tonne — devra passer de 200 ch à 250/280 ch. L'augmentation de la masse aura aussi une action négative sur les systèmes de suspension, prévus à l'origine pour supporter de 20 à 23 tonnes.

Aussi, lorsque la commission char 20 tonnes examine le 20 février 1937 les avant-projets des sept constructeurs qui ont répondu à l'appel d'offres de 1936, les 20 tonnes ne sont déjà plus qu'un souvenir. Chacun des projets atteint les 23-25 tonnes avec à la clé une sous-motorisation chronique.



CHAR 20 T PONIATOWSKI SEAM



Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

Maquette bois du char Poniatowski/SEAM présenté avec l'armement envisagé début 1937 : 75 SA 35 en caisse (montage B 1*ter* sur rotule), 47 SA 35 en tourelle APX 4 de série.

LES AVANT-PROJETS

Char de 20 tonnes Poniatowski/SEAM

Alors qu'aucun des autres constructeurs n'a, début 1937, dépassé le stade des avant-projets, la SEAM (société d'études et d'applications mécaniques) présente d'emblée un prototype réalisé sur fonds propres.

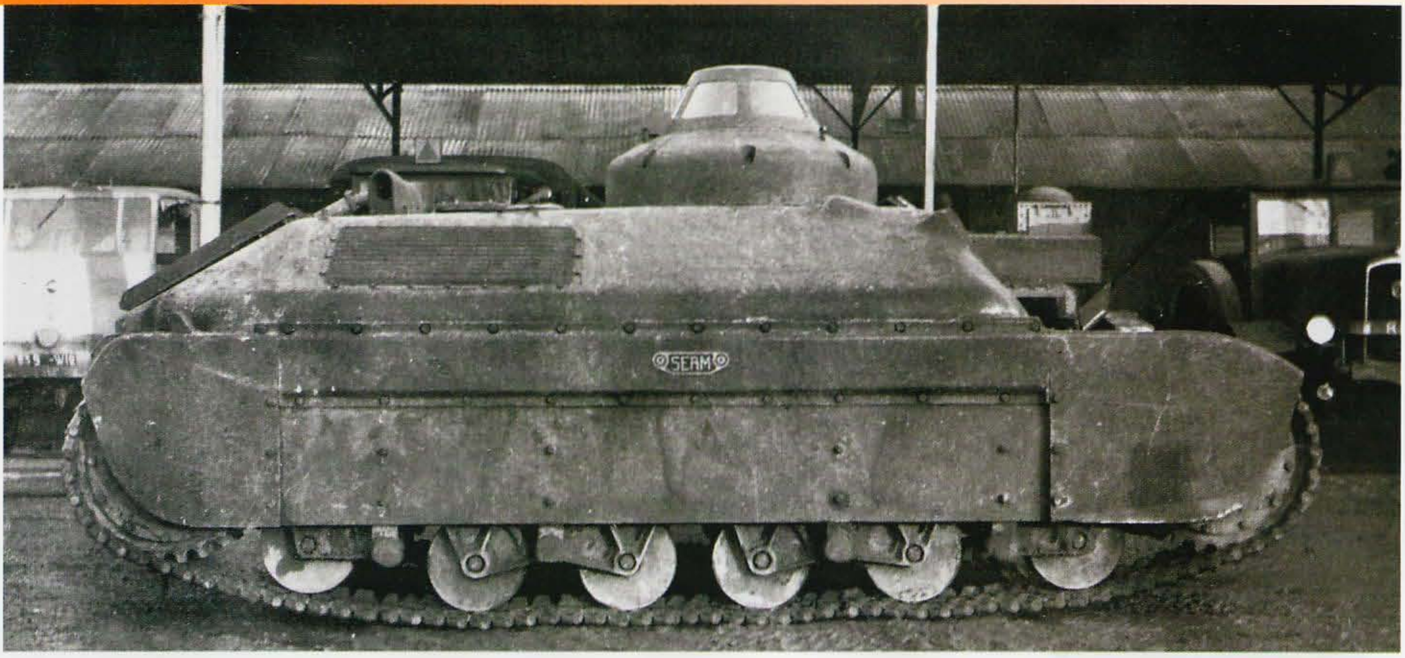
Organisé selon les spécifications émises fin 1935, l'engin ne comporte qu'une fausse tourelle lestée au poids de l'APX 4 armée d'un canon de 47 mm. Tenant compte de l'évolution des idées, la SEAM remet à la commission le tracé du montage en chasse d'un canon de 75 mm SA modèle 1935 identique à celui du char B 1.

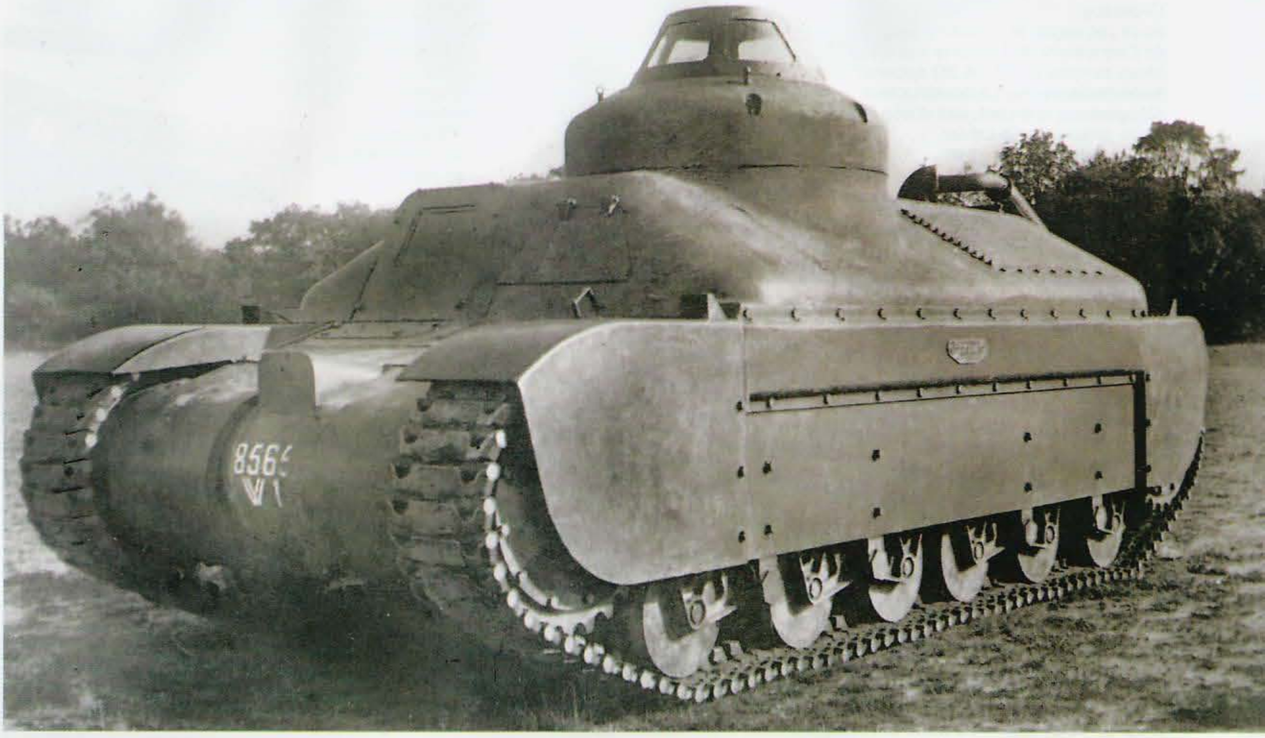
Le char SEAM offre la particularité d'être à transmission électrique, ce qui permet d'utiliser un moteur thermique de moindre puissance tout en obtenant des performances suffisantes. La transmission électrique offre aussi un confort et une aisance de conduite grâce à sa progressivité et la précision en virage. Qualités aux-

---

NOTE

[6] Il s'agit des quantités-types mises en commande par catégorie de chars, et non des dotations effectives des bataillons (le volant par bataillon est d'un ou deux chars B, et de cinq chars légers ou de 20 t).





Le char Poniatowski / SEAM est l'unique concurrent du programme « 20 tonnes » ayant effectivement connu un prototype finalisé. Celui-ci est présenté dès le 3 décembre 1936 à la commission de Vincennes avec son moteur provisoire Hispano-Suiza 6 cylindres de 120 ch, ceci « *afin de ne pas retarder davantage la présentation du prototype* ». Le char restera extérieurement inchangé (fausse tourelle à clocheton vitré, absence de tout armement) jusqu'à sa capture par les Allemands en juin 1940. Il est donc nécessaire d'avoir recours, pour lui aussi, à la modélisation afin de se rendre compte de son évolution prévisible, telle qu'elle avait été demandée par la commission du char 20 tonnes. *(Coll. P. Touzin)*

quelles la commission sera sensible tout en notant qu'une transmission électrique alourdit l'engin d'environ 1,5 tonne par rapport à une transmission mécanique. Lors de la présentation qu'elle effectue devant la commission d'expérimentation du matériel automobile de Vincennes, la SEAM fait connaître, en outre, que le prototype recevra les modifications suivantes :

- élargissement du patin ;
- modification de la suspension pour l'adoucir ;
- allongement du véhicule pour faire déborder les chenilles à l'arrière ;
- adaptation du capot de conduite du char B ;
- recul de la cloison pare-feu de 95 mm pour agrandir la chambre de combat du fait de l'installation du 75 en caisse.

Lors de la présentation dynamique, le char SEAM, équipé d'un moteur provisoire, atteint péniblement 14 km/h sur route au lieu des 40 km/h minimum réclamés. Mais le constructeur a prévu de monter un moteur plus puissant, un Hispano-Suiza de 280 ch à 12 cylindres en V, tant il est vrai que le prince Poniatowski est un actionnaire important (30 %) du célèbre motoriste.

Ces parachèvements, ainsi que la mise en place du moteur définitif, seront terminés, estime-t-on alors, vers le 1er mai 1937.

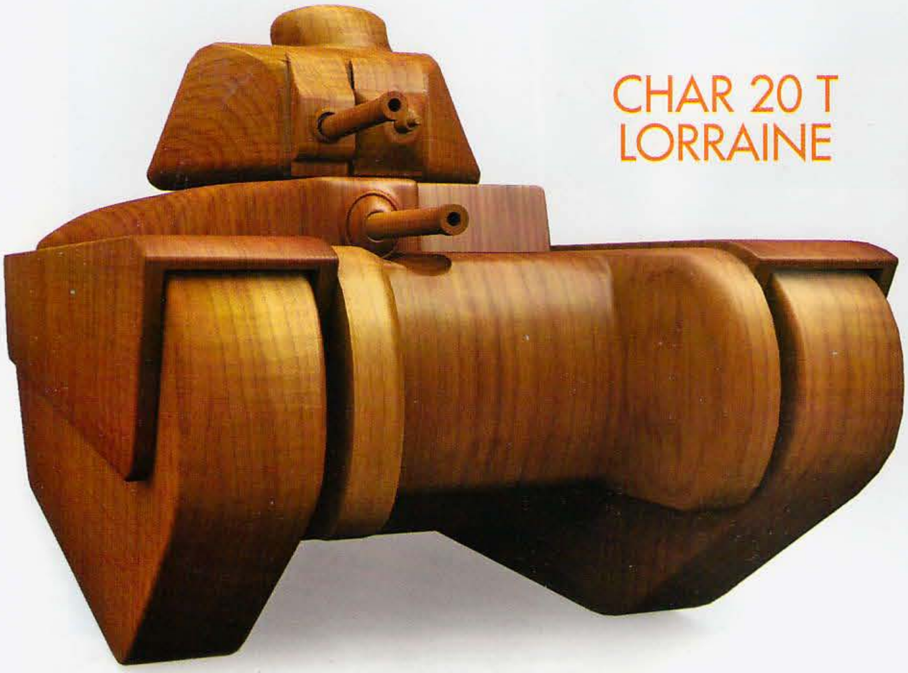
Bien entendu, en fonction de l'examen sommaire qu'elle en fait, la commission estime « *qu'elle ne peut émettre un avis favorable au sujet du prototype. Toutefois, elle juge que celui-ci présente déjà un intérêt suffisant pour qu'il soit demandé au constructeur d'en terminer la mise au point afin de le soumettre dès que possible à une expérimentation complète. En conséquence, la commission propose de retenir le char SEAM avec canon de 75 mm en chasse pour entrer dans le programme* ». Ce que ne dit pas la commission, c'est qu'en prenant le risque de réaliser un prototype sur fonds propres, la SEAM a pris une avance considérable sur ses concurrents qui, eux, n'ont pas dépassé le stade de la planche à dessin. Cette avance pourrait se révéler particulièrement heureuse si le prototype modifié donne satisfaction car alors, la production en série pourrait être lancée à l'horizon 1938-1939. Le char Poniatowski pourrait bien être la solution au problème.

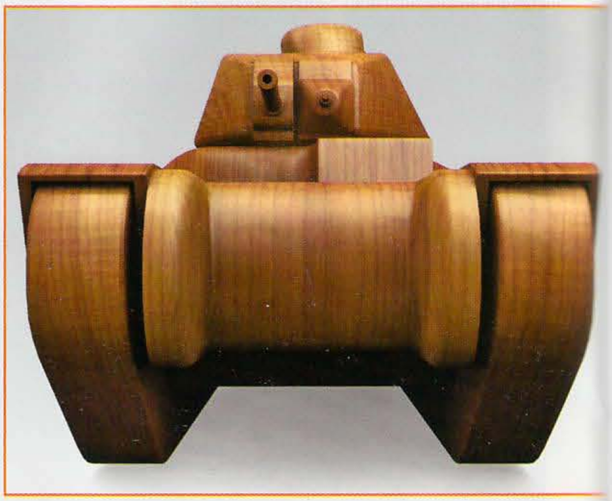
Au sujet de la MAQUETTE

Réalisation basée sur les photographies d'époque montrant le prototype non armé. Les détails de l'armement ont été reconstitués par nos soins.

Modèle soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.

CHAR 20 T LORRAINE

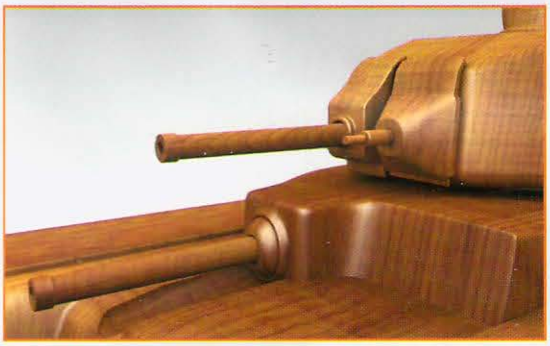


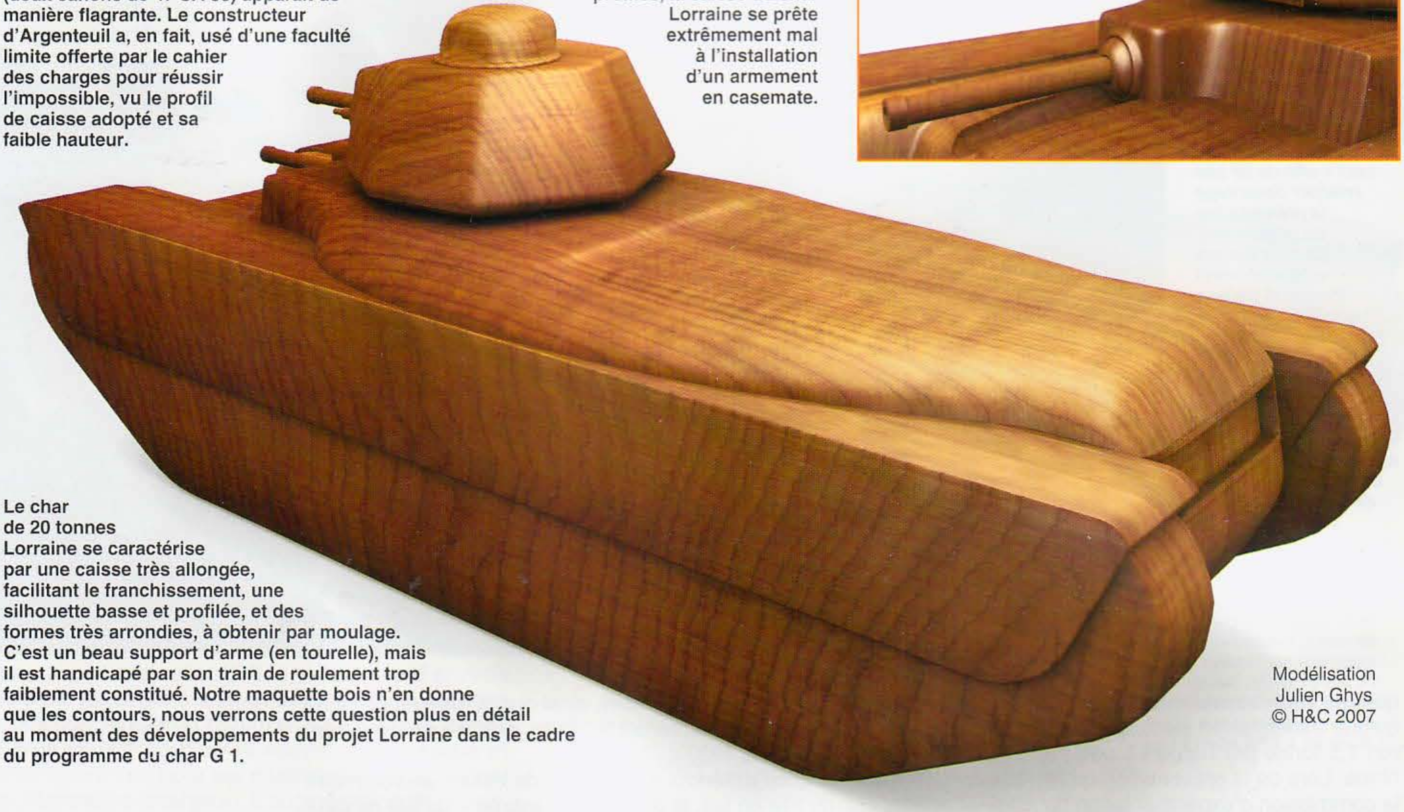


Vue de plein face de la maquette du char Lorraine dans sa version initiale, avec armement unique en tourelle (projet Lorraine de mars 1936 pour le « char de 20 tonnes »).

Ci-dessus.
Sous cet angle, le caractère redondant de l'armement du Lorraine « projet 1937 » (deux canons de 47 SA 35) apparaît de manière flagrante. Le constructeur d'Argenteuil a, en fait, usé d'une faculté limite offerte par le cahier des charges pour réussir l'impossible, vu le profil de caisse adopté et sa faible hauteur.

Ci-contre.
Détail de l'armement revu (projet 1937). Basse et profilée, la caisse du char Lorraine se prête extrêmement mal à l'installation d'un armement en casemate.





Le char de 20 tonnes Lorraine se caractérise par une caisse très allongée, facilitant le franchissement, une silhouette basse et profilée, et des formes très arrondies, à obtenir par moulage. C'est un beau support d'arme (en tourelle), mais il est handicapé par son train de roulement trop faiblement constitué. Notre maquette bois n'en donne que les contours, nous verrons cette question plus en détail au moment des développements du projet Lorraine dans le cadre du programme du char G 1.

Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

Char de 20 tonnes Lorraine

Lorsqu'elle se penche sur l'avant-projet présenté par la société des moteurs et automobiles Lorraine, la commission note d'emblée que celle-ci n'a jamais construit de char. Aussi juge-t-elle sévèrement l'avant-projet, en ces termes :

« *Le poids (22,5 t) est sous-estimé. Comparé au Somua armé d'un canon de 75 en chasse, ce char a même hauteur, même largeur, une longueur supérieure de 0,90 m, des épaisseurs de blindage comparables et un poids moindre (poids du Somua : 23,3 t au minimum). Le char pèse donc au moins 24 tonnes, par conséquent son moteur de 230 ch manque de puissance. Les épaisseurs de blindage ne sont pas indiquées avec précision, la mention " épaisseur de base 60 mm " est trop vague.* »

La commission omet bien entendu de signaler que cette situation est directement liée aux modifications qu'elle a elle-même apportées au programme initial en imposant un canon en chasse et 60 mm de blindage au lieu de 40 mm.

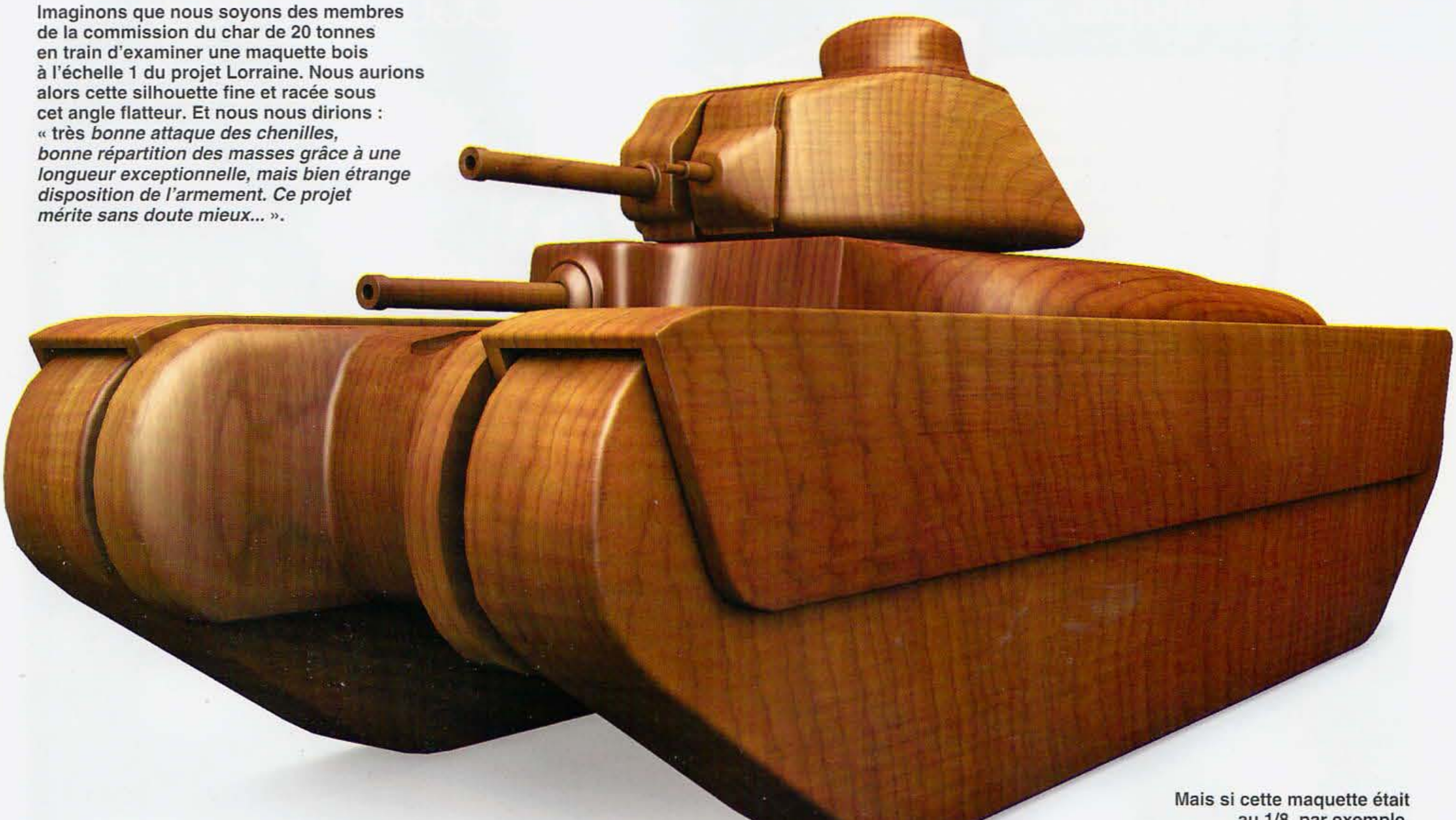
D'ailleurs, Lorraine n'a pu répondre entièrement au programme modifié et a monté en chasse, non pas un 75 mm mais un 47 mm SA 35 qui ne sert pratiquement à rien puisqu'un deuxième canon de 47 mm SA 35 est monté en tourelle. Mais cette possibilité du montage d'un 47 SA 35 en caisse figure dans la fiche programme. Qui plus est, le canon de 47 mm en chasse, monté sur rotule avec débattement latéral, ne peut de ce fait être servi assis : le servant doit se déplacer accroupi pour pointer.

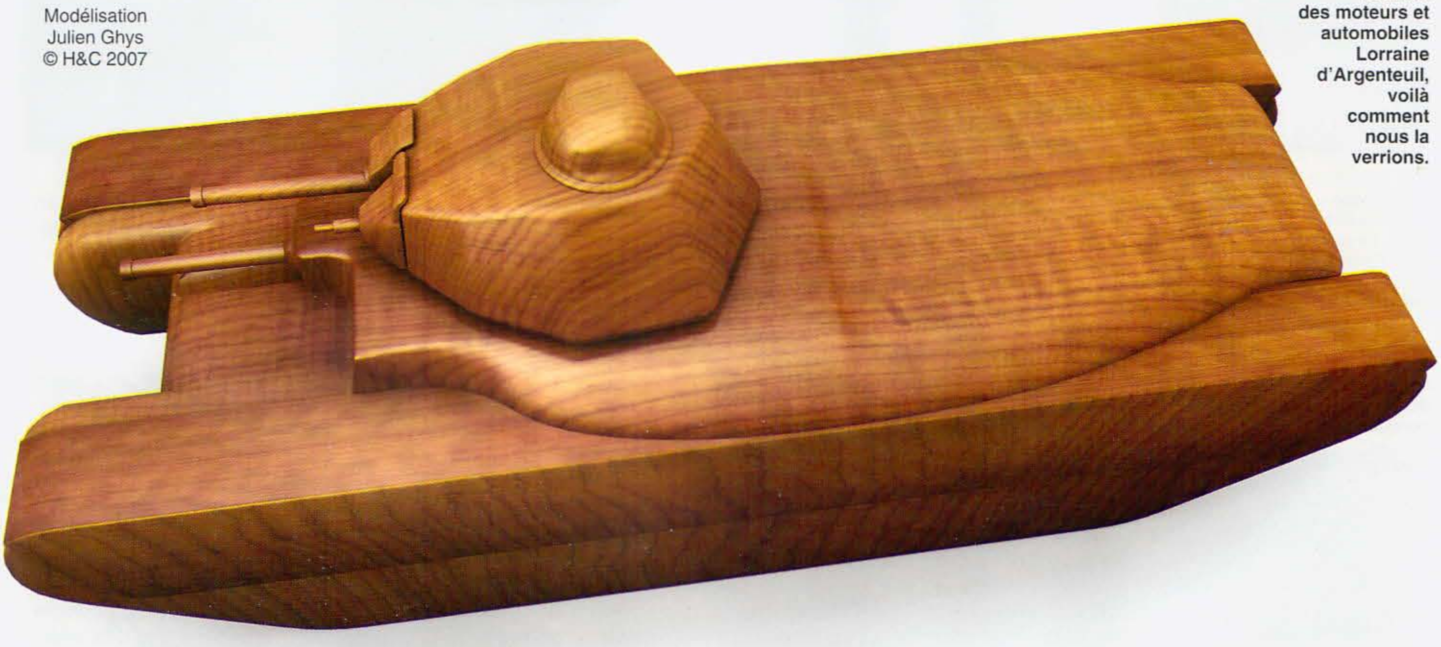
Pour l'ensemble des deux pièces, la dotation n'est que de 100 cartouches de 47 mm. C'est la moitié du

NOTE

7. Programme qui donnera naissance aux trois modèles de série Renault R 35, Hotchkiss H 35 et FCM 36.

Imaginons que nous soyons des membres de la commission du char de 20 tonnes en train d'examiner une maquette bois à l'échelle 1 du projet Lorraine. Nous aurions alors cette silhouette fine et racée sous cet angle flatteur. Et nous nous dirions : « très *bonne attaque des chenilles, bonne répartition des masses grâce à une longueur exceptionnelle, mais bien étrange disposition de l'armement. Ce projet mérite sans doute mieux...* ».





Mais si cette maquette était au 1/8, par exemple, et qu'elle trônait sur le bureau du directeur de la Société des moteurs et automobiles Lorraine d'Argenteuil, voilà comment nous la verrions.

Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

minimum requis, le programme demandant un minimum de 100 cartouches par pièce.

La chenille du type Carden-Loyd, analogue à celle montée sur la chenillette de ravitaillement proposée par la même société, est critiquée tout autant que la chenille du même type qui équipe le projet de char Fouga. En fait, pour répondre au programme du char de 20 tonnes, Lorraine a repris son projet de char léger de 9 tonnes proposé dans le cadre de la demande de l'infanterie pour un char léger en 1933[7].

En revanche, la commission note avec satisfaction que la chambre de combat est spacieuse, à cause de la grande longueur du char. « *Cette longueur est supérieure à celle de tous les autres projets, elle doit faciliter le franchissement des dénivellations élevées.* »

Ce dernier point se révélera important, lorsque le programme évoluera vers un armement de 75 mm sous tourelle, et lorsque Lorraine passera du moteur Hispano-Suiza de 230 ch au Panhard à 12 cylindres en V de 450 ch d'autorail.

Autre point positif, Lorraine qui a présenté son avant-projet avec une transmission Cleveland, confirme que celle-ci sera remplacée par un jumelage de deux boîtes de vitesse système Cotal (vitesses pré-sélectionnées) placées directement sur le « *relais de commande des barbotins* ». Il faut dire que la commission n'aime guère le système de transmission Cleveland, comme nous allons le constater dans la présentation détaillée de l'un des matériels suivants...

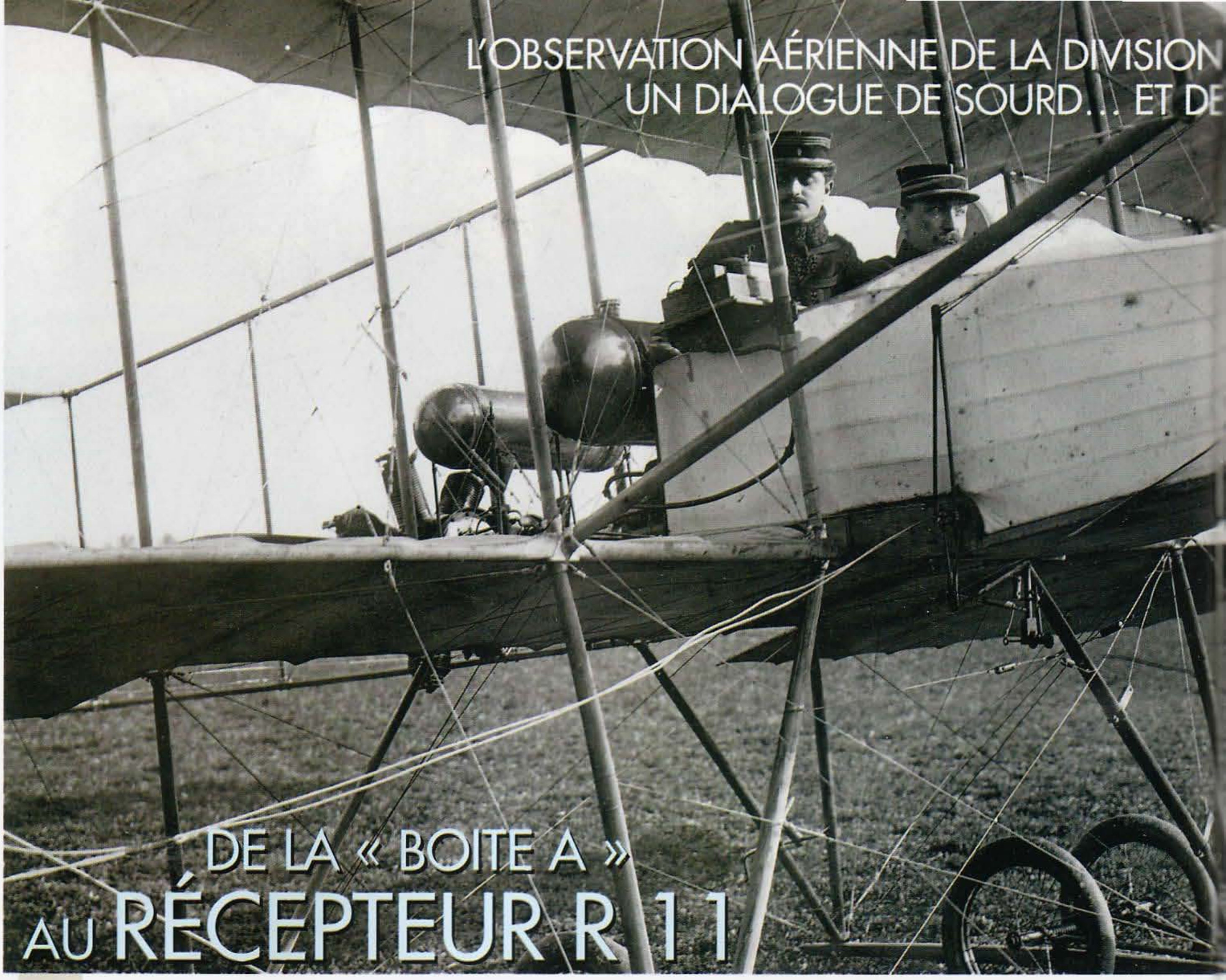
(à suivre dans notre prochain numéro, avec la présentation détaillée des cinq autres avant-projets)

Au sujet de la MAQUETTE

Réalisation basée sur des plans constructeur, en date du 17 mars 1936, montrant le projet initial. Le montage du second canon de 47 SA 35 a été reconstitué par nos soins.

Modèle soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.

L'OBSERVATION AÉRIENNE DE LA DIVISION
UN DIALOGUE DE SOURD... ET D



DE LA « BOITE A »
AU RÉCEPTEUR R 11

Aérodrome de Villacoublay, 1910. Le capitaine Paul Brenot et l'adjudant Ménard prêts au décollage sur un Blériot. Il s'agit ici du premier essai de TSF sur avion conduit avec succès.
(Coll. 8^e RT)

Aimé Salles
chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)
irmaproject@free.fr

Faute de connaître les futures fonctions très sérieuses de Paul Brenot [1], certains auraient pu croire, en voyant monter ce jeune capitaine au côté de l'adjudant Ménard à bord d'un frêle biplan Farman, qu'il était au mieux inconscient, voire irresponsable.

Nous sommes en effet en 1910, époque à laquelle on a encore bien du mal à faire voler ces drôles de machines. Alors, les surcharger d'un équipement de TSF... D'ailleurs, des essais réalisés sur un monoplan Blériot quelques semaines plus tôt avaient failli tourner à la catastrophe.

Pourtant, si ces essais montrent qu'il est possible de communiquer entre l'avion et le sol sur des distances de 20 à 50 km, aucune application concrète en vue du développement d'un matériel avec une telle portée n'est alors envisagée. Pour les plus confiants, l'aviation, outre son rôle éventuel de bombardement, serait réservée à la reconnaissance lointaine. La TSF pourrait alors permettre de transmettre au fur et à mesure les résultats des observations de l'avion vers l'arrière. On devait donc chercher à émettre depuis l'avion sur une grande portée, 100 à 150 km comme les dirigeables. C'est donc sur des matériels de plus grande puissance destinés aux dirigeables et éventuellement aux avions (si ceux-ci s'avèrent en mesure de soutenir la charge), que vont se concentrer toutes les études jusqu'au début de la Grande Guerre. Au début des hostilités, aucun des 138 avions militaires français n'était équipé de TSF. Il n'y avait en outre aucun matériel TSF d'avion en approvisionnement, seuls des émetteurs pour dirigeables, puissants (500 à 2000 W) et de grande portée (400 à 500 km), étaient disponibles [2]. En quelques mois tout va changer.

Au service de la seule division — cadre retenu pour cette étude —, le couple improbable avion-TSF va bouleverser pendant cette guerre l'observation dans deux domaines : le contrôle de tir de l'artillerie et l'accompagnement de l'infanterie.

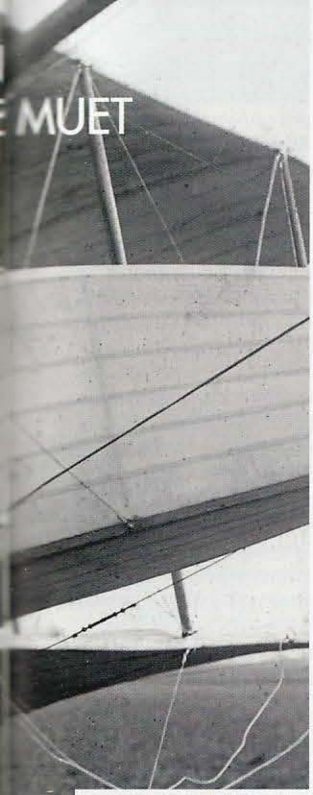
La première demande d'un avion d'observation équipé de TSF vient des artilleurs. Ceux-ci comprennent très vite, dès la stabilisation du front qui fait suite à la première bataille de la Marne, qu'une transmission depuis l'avion par message lesté ou par transmission optique pourrait être efficacement améliorée par emploi de la TSF à bord de l'avion. Il pourrait devenir possible de régler le tir sur réception en temps réel des informations transmises par l'avion. Un tel « service » fonctionnera sur le front dès mars 1915. Il sera déployé à grande échelle pour les offensives de septembre 1915. Les Allemands, convaincus par des « arguments frappants », ne tardèrent pas (six mois néanmoins après, retard qui pèsera dans le résultat final) à adopter eux aussi la TSF. Partie de rien en 1914, l'aviation d'observation alignait de l'ordre de trois avions par kilomètre sur le front de la bataille de la Somme, en juillet 1916.

Le second besoin, un avion d'observation en accompagnement de l'infanterie, n'apparaîtra qu'en 1918, avec la reprise de la guerre de mouvement. Il s'agit dans ce second cas de notifier à l'infanterie les obstacles qui pourraient influer sur sa progression. C'est ainsi qu'en tenant compte de l'avion d'observation de l'artillerie lourde à grande portée, cinq avions se trouveront alignés par kilomètre de front lors des dernières offensives de l'été et l'automne 1918.

NOTES

[1] Futur responsable du poste de la Tour Eiffel, puis administrateur de la SFR, etc.

[2] Ils ne seront pratiquement pas utilisés.

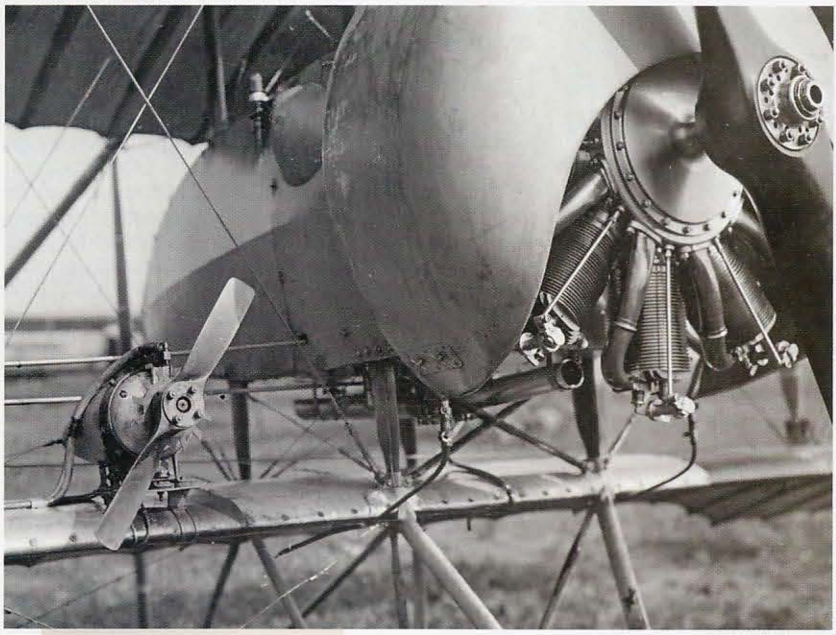


L'émetteur de bord et son évolution

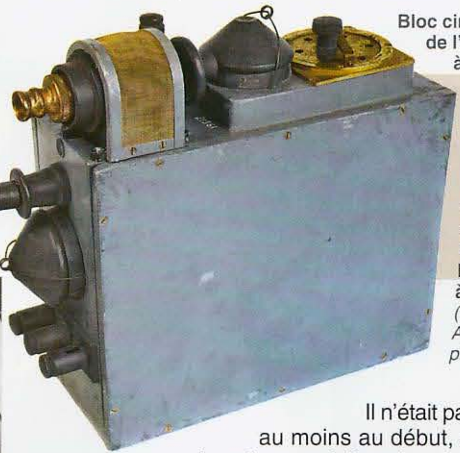
En ce qui concerne l'émetteur de bord, il fallut donc, dès les premiers mois de guerre, improviser et réactiver en urgence les études sur des postes légers à ondes amorties dits « *à étincelles à excitation directe* » offrant des portées de quelques kilomètres. Ces premiers émetteurs sont comparables aux postes de l'infanterie à « *vibreur* » alimentés par de lourdes batteries.

Le principe de l'émetteur va, au cours des quatre ans de guerre, subir des évolutions sensibles. Il atteindra dans cette technologie son niveau de « *perfection optimale* », à tel point que ces émetteurs à étincelles se rencontreront encore sur les avions deux décennies après la fin de la Grande Guerre. Ils seront remplacés progressivement par des émetteurs à ondes entretenues à partir de 1930, les E 34 évoqués plus loin. Ces évolutions ont porté chronologiquement sur :

- le remplacement des batteries par une dynamo dont l'arbre était entraîné par une hélice mue par le mouvement de l'avion ;
- la production directe (en remplacement du découpage de courant continu par vibreur) de courant alternatif avec un alternateur (par ailleurs plus léger que la dynamo) entraîné par une hélice — c'est l'alternateur type **K** — et l'obtention des étincelles par un éclateur tournant monté sur l'arbre de l'alternateur ;
- l'amélioration de la qualité spectrale de l'émission (rendue indispensable par la multiplication des appareils dans une zone réduite) par l'adoption d'une « *excitation indirecte* » de l'antenne : c'est l'émetteur **COK 3** ;
- l'extension du choix de fréquences préréglables au sol, de 3 à 6 (pour les mêmes raisons que précédemment). On parle alors d'émetteur **COK 6** ;
- le remplacement de l'alternateur type K par l'alternateur type **Y** plus léger (émetteur **COY 6**) ;
- enfin, modification apparue après-guerre, l'extension du choix de fréquences préréglables au sol de 6 à 12. Ainsi naît l'émetteur **COY 12**.



Alternateur type K monté sur l'aile d'un Caudron. Derrière l'hélice est visible l'éclateur tournant. *(Collection M.G.)*

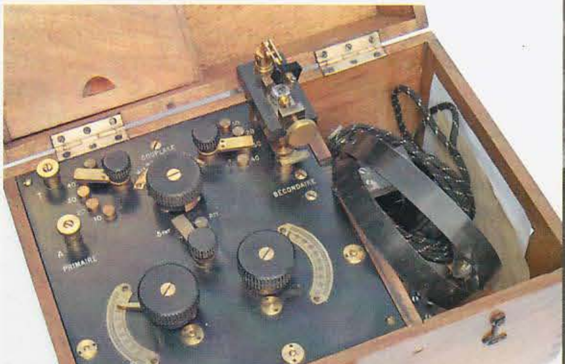


Bloc circuit oscillant de l'émetteur à étincelles COY 12, matériel légèrement postérieur à la Grande Guerre. On distingue sur le dessus de la boîte l'éclateur à plateau. *(Musée des Arts et métiers, ph. A. Salles)*

Il n'était pas question, au moins au début, que l'avion puisse être muni d'un récepteur, sachant que la technologie disponible — les amplificateurs à lampes TM ne seront disponibles qu'à partir de 1915 — ne permettait pas la réception dans l'ambiance bruyante et parasitée de l'avion. On eut donc recours à des panneaux déployés au sol permettant de transmettre un nombre limité de messages convenus (par exemple, « *Réglez sur objectif que vous venez d'indiquer* ») ou à une transmission morse par projecteur optique pointé sur l'avion. La transmission sol-air par panneaux sera encore la solution réglementaire en 1940.

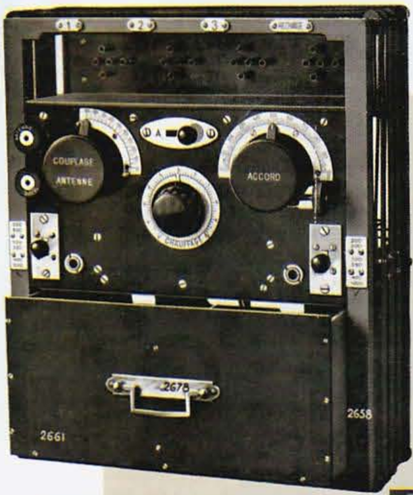
La réception au sol

Le matériel de réception au sol à l'écoute de l'avion d'observation se fait au début sur une « *boîte de réception* ». C'est un récepteur « passif » (pas de lampes). Le modèle homologué, la **boîte type A** disponible dès

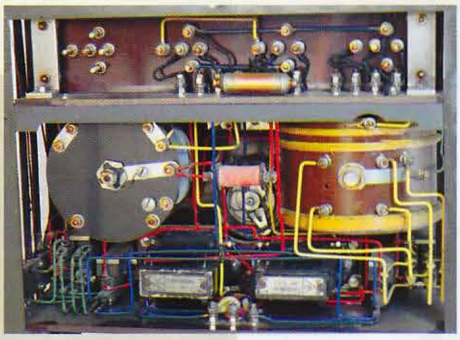


Boîte de réception type A. L'on distingue ici les commandes d'accord des circuits primaire et secondaire, le réglage de leur couplage, et le détecteur à galène amovible. *(Coll. B. Pigelet, photo A.Salles)*

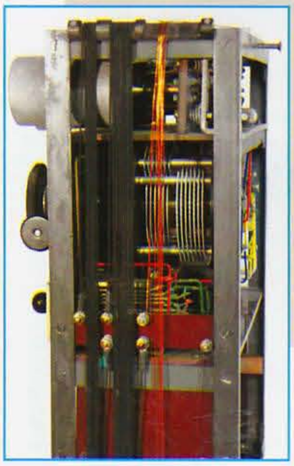
Artilleur dans un abri, à l'écoute de l'avion de réglage de tir sur une boîte type A. *(Collection M.G.)*



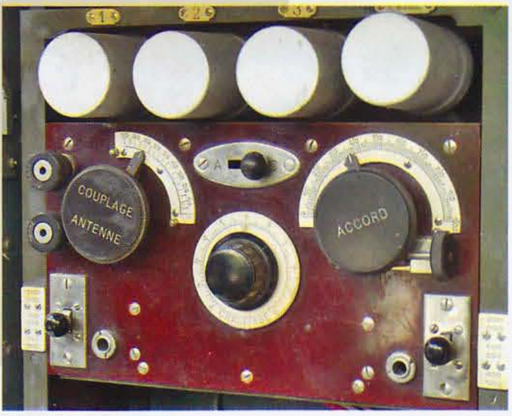
Ensemble du châssis extrait de la boîte, documentation d'époque. *(DR)*



Vue arrière du châssis sur le câblage « au carré ». *(Photo A.Salles)*



Détail de l'antenne cadre enroulée autour du châssis. On distingue les trois bobines correspondant aux trois sous-gammes. *(Photo A.Salles)*



Détail de la face avant du poste et de la platine des tubes. Ici le modèle Sonora. *(Photo A.Salles)*

1915, sera construit à un très grand nombre d'exemplaires. La boîte est constituée de deux circuits accordés à couplage variable et d'un détecteur à galène. Elle ne subira que des évolutions mineures jusque dans les années trente. Dès l'apparition de l'amplificateur type 3 *ter* en 1916, elle sera souvent, pour le confort de la réception, suivie de celui-ci. Une version dite **récepteur A 3 *ter*** intégrant la *boîte A* et l'amplificateur, sera par ailleurs mise en service. La boîte A que l'on trouvera encore largement dans les centres d'instruction jusqu'en 1939-1940, sera néanmoins remplacée à partir de 1930 par le récepteur R 11.

LE R 11, FRUIT DU PROGRAMME FERRIÉ

Le **R 11** est né du programme Ferrié de 1925 (➡ *GBM 76 page 26)*, base de la rénovation tardive des matériels de transmissions après la Grande Guerre. En ce qui concerne la liaison air-sol, le programme prévoit, outre le récepteur au sol R 11, deux émetteurs de bord pour les avions d'observation, l'**E 34** au niveau division et l'**E 31*bis***, plus puissant, au niveau corps d'armée (avion d'observation pour l'artillerie lourde à longue portée). L'étude du R 11 est réalisée par les laboratoires de l'Établissement central du matériel de la télégraphie militaire (ECMRM). Son cahier des charges prévoit qu'il doit être en mesure de recevoir les émetteurs à étincelles (COY) équipant alors tous les avions d'observation, mais aussi le nouveau E 34 à ondes entretenues qui est appelé à les remplacer.

La conception du R 11 est des plus classiques, son schéma étant très voisin de la partie réception des émetteurs-récepteurs lancés dans le même programme (ER 17, etc.). C'est un récepteur à réaction équipé de trois lampes (une détectrice à réaction suivie de deux étages basse fréquence). Par rapport à la technique courante existante, il apporte cependant trois nouveautés :

- l'utilisation de piles amorçables pour son alimentation, piles qui ne s'usent pas lors du stockage ;
- l'utilisation de lampes du type bigrille. L'adjonction d'une grille supplémentaire à la lampe triode permet d'extraire les électrons du filament avec une tension plaque beaucoup plus faible. Ainsi le R 11 ne demande qu'une tension plaque de 20 V ;
- l'intégration dans son coffret d'une antenne cadre qui le rend immédiatement opérationnel.

Le poste se présente sous la forme d'une boîte en bois[3] entoilée et renforcée sur ses arêtes par des cornières en aluminium et munie sur son dessus d'une poignée de transport. La face avant de la boîte s'ouvre en deux volets maintenus par des charnières. Le volet inférieur supporte un tableau d'étalonnage de l'appareil. La boîte contient un châssis maintenu à celle-ci par une vis accessible sur sa face arrière. Le châssis contient le bloc récepteur proprement dit, un tiroir amovible contenant les piles et sur son pourtour une antenne cadre. Le bloc récepteur fixé sur le châssis comprend sur sa face avant une platine supportant en position horizontale les quatre lampes (trois plus une de rechange) et une platine de commande en carton bakélisé.

La platine de commande présente :

- au centre un rhéostat de « chauffage » dont la fonction est de régler la réaction ;
- au-dessus du rhéostat, un commutateur permettant de fonctionner, soit sur l'antenne cadre interne, soit sur une antenne extérieure ;
- à droite, le condensateur d'accord gradué de 0 à 100 pour le réglage de la fréquence (suivant le tableau d'étalonnage propre à l'appareil se trouvant sur le volet inférieur). Il est muni d'un démultiplicateur ;
- à gauche et à droite, un commutateur de gammes (trois gammes) à clef, à gauche dans le cas d'une réception sur antenne extérieure, à droite dans le cas d'une réception sur cadre interne ;
- les bornes antenne et terre extérieures ;
- deux jacks pour le raccordement de casques du type ER 17.

Son alimentation fait appel à des piles amorçables, pile amorçable à l'eau pour la BT de 4 V (trois éléments dans un bac), pile amorçable au sel pour la HT de 20 V.

L'utilisation du R 11

Le R 11 est destiné à assurer la liaison avec l'avion d'accompagnement dans l'infanterie et avec l'avion de contrôle de tir dans l'artillerie. Il sert par ailleurs de récepteur d'écoute des réseaux ER 17 ou ER 12 dont il couvre la gamme. On le trouve en particulier au PC du groupement d'appui direct (GAD) à l'écoute du réseau ER 17 d'un régiment d'infanterie[4]. Ainsi la demande d'un bataillon auprès du commandant de son régiment d'infanterie (RI) pour un appui d'artillerie sera connue par le GAD avant même que le commandant du RI se soit adressé à lui.

Le poste est toujours doté d'un lot de panneaux à déployer sur le sol pour la liaison sol-air avec l'avion. Ce lot comprend un panneau d'identification (bataillon, régiment, etc.) et quatre panneaux rectangulaires de signalisation permettant de coder par leurs positions les chiffres de 00 à 99, chaque chiffre correspondant

Principales caractéristiques du RÉCEPTEUR R 11

Principe	Amplification directe, détection à réaction
Gamme	100 à 1000 m en 3 sous gammes (100-250, 200-500, 450-1000 m)
Mode	A1, A2, A3 et ondes amorties
Cadran accord	Démultiplié, gradué 0 à 100, réglage fréquence par tableau d'étalonnage de l'appareil
Architecture	Etage détectrice à réaction 2 étages BF
Tubes	3 (+1 de rechange) du type TMBG (bigrille)
Alimentation	HT 20 V, BT 4 V
Source alimentation	HT pile amorçable au sel, BT pile amorçable à l'eau
Poids	11 kg (poste seul), 35 kg (unité collective complète, en trois charges)
Antenne	Cadre intégré ou antenne fil tendue entre 2 perches (type réglementaire ER 17)
Portée (écoute d'un E 34)	Jusqu'à 6 km sur antenne cadre, ou jusqu'à 30 km sur antenne fil à 4 m de haut

---

NOTES

[3] En bois et non en aluminium pour pouvoir utiliser l'antenne cadre interne.

[4] Pour visualiser le réseau des transmissions radio de la division d'infanterie, ➡ *GBM 76, page 32.*

à une information ou à un ordre défini par la procédure (exemple : 03 = indiquer la direction et la distance de l'objectif).

Le poste est servi par un atelier comprenant un gradé et deux hommes pour l'exploitation et le transport à bras du matériel. Une tente-abri du type prismatique (celle de l'ER 17) permet de protéger les hommes et le matériel en cas d'intempéries.

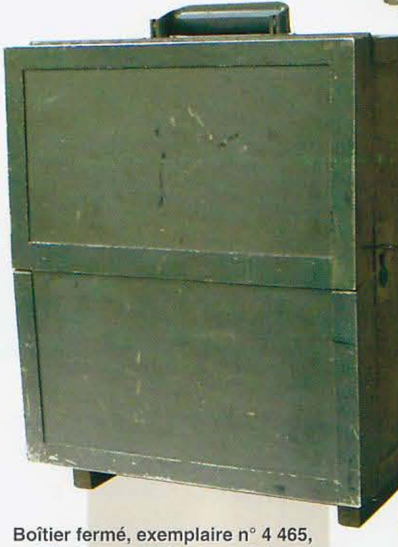
Le poste présente l'avantage de pouvoir être mis en station immédiatement — ou presque, voir plus loin — sans avoir à déployer une antenne (fonctionnement sur cadre). C'est ainsi qu'une troupe en mouvement peut utiliser tous les arrêts pour se mettre à l'écoute de l'avion. Un autre avantage procuré par le cadre est de permettre, par son effet directif, de réduire les perturbations induites par des postes situés à proximité. L'antenne extérieure réglementaire est celle du ER 17. La mise en service du poste intervient lors de l'introduction de la fiche du casque dans le jack.

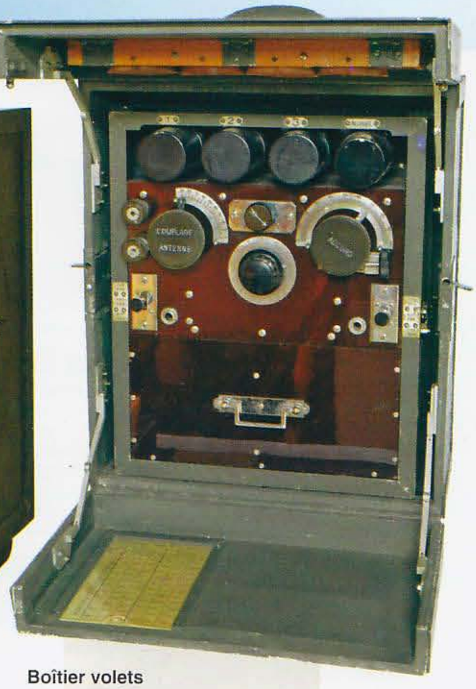
On évitera d'avoir à rechercher son correspondant en période de stress, comme en atteste la procédure suivante (encore une histoire de tocs ! ➡ *GBM 76)* :

- tourner à partir de zéro le rhéostat de chauffage, on entend un premier toc ;
- continuer à tourner jusqu'à ce qu'on entende un second toc ;
- si on continue à tourner le rhéostat, on obtient un troisième toc ;
- en revenant en arrière on obtiendrait les mêmes tocs ;
- en A1, se placer entre le 2^e^ et 3^e^ toc juste assez pour que l'accrochage reste stable ;
- en A2, A3 ou amorties, se placer soit avant soit après le 2^e^ toc, en restant aussi près que possible du point de décrochage.

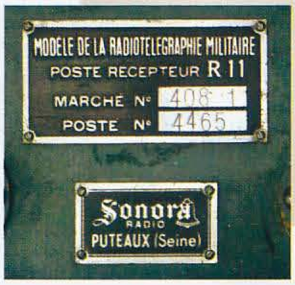
Production et dotations

Comme les appareils de la même génération (ER 12, ER 17, etc.), la production du R 11 sera confiée à l'industrie. Deux constructeurs ont été identifiés à ce jour : Sonora à Puteaux, et Helwittic SA à Suresnes.

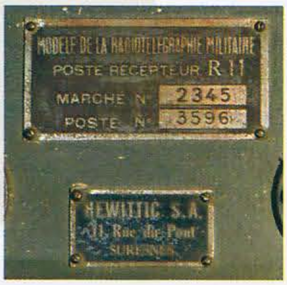



COUPLAGE ANTENNE
ACCORD

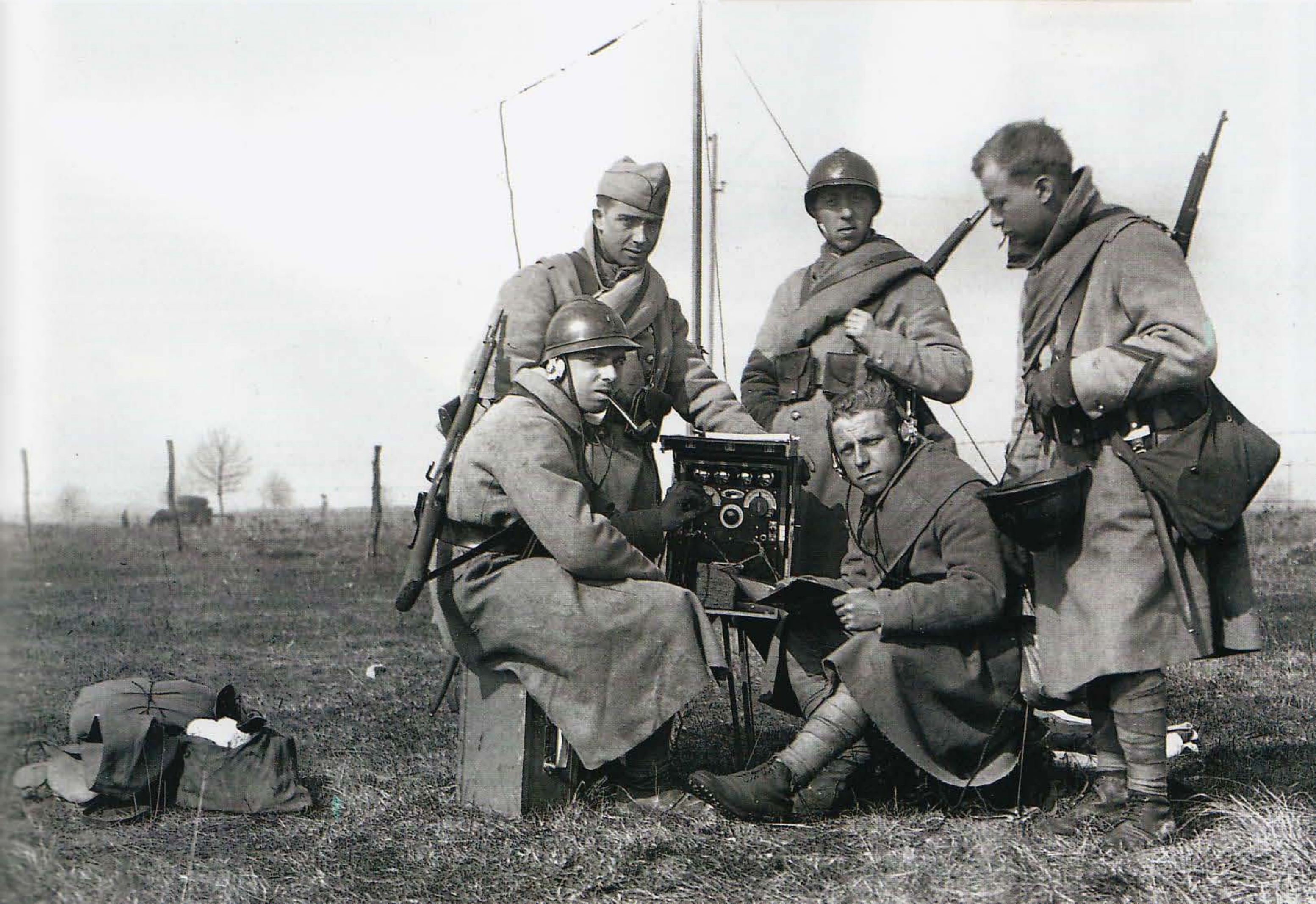
Boîtier fermé, exemplaire n° 4 465, et détail de ses étiquettes de la TM et du constructeur Sonora. *(Photos A.Salles)*

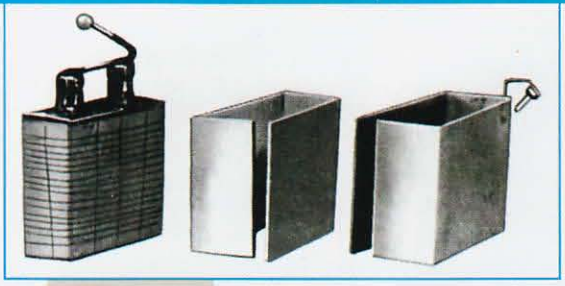

MODÈLE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE MILITAIRE
POSTE RECEPTEUR R 11
MARCHÉ N° 408 1
POSTE N° 4465
Sonora RADIO
PUTEAUX (Seine)

Boîtier volets ouverts. On distingue sur le volet inférieur le tableau d'étalonnage propre à l'appareil *(➡ détail, photo page suivante)*. **Il s'agit du poste R 11 n° 3 596, construit par Hewittic.** *(Coll. E. Codechèvre, photo A. Salles)*


MODÈLE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE MILITAIRE
POSTE RECEPTEUR R 11
MARCHÉ N° 2345
POSTE N° 3596
HEWITTIC S.A.
11, Rue du Pont
SURESNES

Une équipe d'opérateurs à l'écoute de l'avion, groupés autour de leur récepteur R 11. Photographiés en manœuvres vers 1935, ces sapeurs télégraphistes du 18^e^ génie ont déployé l'antenne extérieure (modèle de l'ER 17), visible derrière eux en arrière-plan, en enfilade. *(Coll. Copine via N. Conreur)*





Le R 11 est présent dans tous les postes de commandement en rapport avec l'avion d'accompagnement de l'infanterie ou celui du réglage d'artillerie. Au niveau le plus bas, on le retrouve dans chaque PC de bataillon ou de groupe d'artillerie. Suivant les sources, le nombre d'appareils en service en 1940 se situe entre 3 000 et 4 000.

Constitution de la pile de chauffage de l'ER 17 amorçable à l'eau comme on le voit ci-contre. *(DR)*

Air et Terre, du mal à communiquer

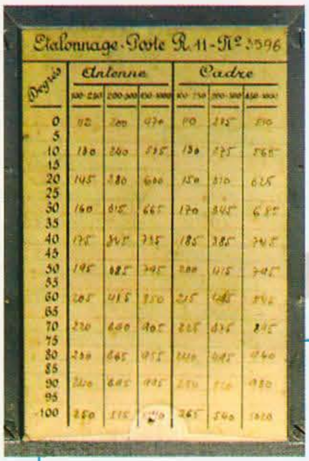
Le R 11 accuse déjà à sa sortie en 1930 un retard par rapport aux meilleures pratiques de l'époque. Autant dire que, comme tous les matériels de sa génération (ceux du programme Ferrié de 1925, ER 12, ER 17, etc.), il fait pâle figure en 1940. Son instabilité et son manque de sélectivité seront des handicaps sérieux dans une guerre de mouvement pour laquelle il n'a pas été conçu.

Mais, plus grave, si la chaîne de transmission air-sol avec souvent encore des postes à étincelles à bord de l'avion est critiquable, la chaîne sol-air basée sur une communication au sol vers l'avion par panneaux est complètement inadaptée à une évolution rapide de la ligne de front. Si la communication par panneaux se justifiait encore en 1918 par les difficultés techniques d'installation d'un récepteur à bord de l'avion, elle ne peut plus l'être en 1940 alors que tous les problèmes relatifs à une telle installation ont trouvé une solution. Compte tenu des risques encourus par l'avion d'observation et de l'importance des informations qu'il peut apporter, sous réserve néanmoins d'un dialogue avec le sol qui doit être en mesure d'exprimer clairement ses demandes, on peut s'interroger aujourd'hui sur ce qui apparaît une négligence à traiter efficacement cette liaison. Or, c'est un choix « raisonné » des états-majors qui est à l'origine du maintien des panneaux, « *plus sûrs que la TSF* ». Il est vrai aussi que l'aviation devenue indépendante — l'armée de l'air — a concentré l'essentiel de ses efforts sur ses communications internes[5] et s'est fort peu intéressée aux liaisons avec l'armée de terre. On est très loin ici de la parfaite coordination entre troupes au sol et aviation qui a présidé au succès allemand.

Alors, le 10 mai 1940, tout est dit. Dans un contexte où l'ennemi bénéficie de la supériorité aérienne, entre un avion sourd (pas de récepteur à bord) et un sol souvent muet (limité aux panneaux, obligeant l'avion à faire des allers-retours dès qu'il est hors de vue) ou dans le meilleur des cas bègue s'exprimant avec un langage très réduit (tout juste encore acceptable pour le contrôle de tir, mais à l'évidence trop sommaire pour l'accompagnement) et à la vitesse de l'escargot, c'est tout le « service » d'observation aérienne qui s'écroule.

Dans l'urgence, armée de terre et armée de l'air tentent de mettre en place des liaisons bilatérales. Car les matériels existaient et auraient pu être intégrés dans une procédure bien plus efficace. Il existe en effet un excellent poste à bord des Potez 63 et qui aurait été apte à dialoguer avec les ER 22 ou les ER 26 *ter*.

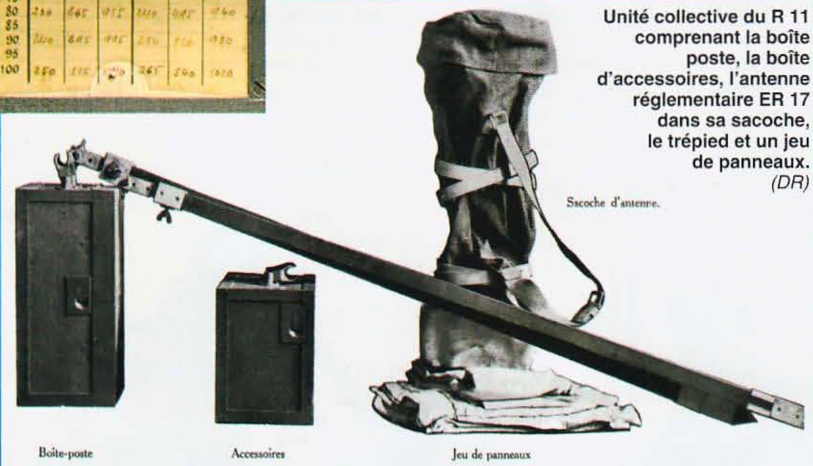
Lorsque la procédure sera prête à être appliquée, tous nos avions d'observation étaient déjà abattus... ■



Etalonnage Poste R. 11 - N° 3596

Degrés	Antenne			Cadre		
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
0	112	200	470	110	275	510
5						
10	130	240	535	130	295	565
15						
20	145	280	600	150	310	625
25						
30	160	315	665	170	345	685
35						
40	175	345	735	185	385	745
45						
50	195	385	795	200	415	795
55						
60	205	415	850	215	445	[illegible]
65						
70	220	440	905	225	475	[illegible]
75						
80	230	465	955	240	[illegible]	940
85						
90	240	485	985	250	[illegible]	980
95						
100	250	515	[illegible]	265	540	1020

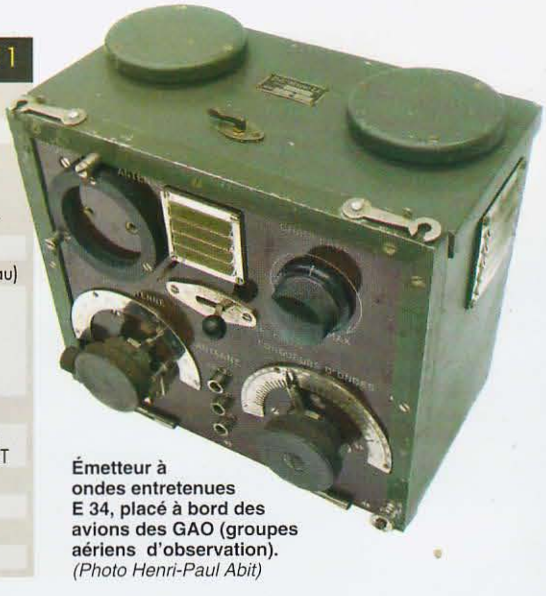
Tableau d'étalonnage permettant de faire le lien entre les graduations 0-100 du vernier d'accord et la longueur d'onde émise. *(Coll. E. Codechèvre, photo A. Salles)*



Unité collective du R 11 comprenant la boîte poste, la boîte d'accessoires, l'antenne réglementaire ER 17 dans sa sacoche, le trépied et un jeu de panneaux. *(DR)*

Principales caractéristiques des principaux ÉMETTEURS DE BORD reçus par le R 11

	COY 12	E 34
Principe	à étincelles, excitation indirecte	auto oscillateur
Gamme	1 fréquence parmi 12 possibles (210, 230, 250, 270, 295, 320, 350, 380, 410, 440, 470, 500 m), choix réalisé au sol	210 à 500 m accord continu par pas de 10 m
Mode	ondes amorties	A 2
Cadran accord	—	gradué 0-100 (étalonnage en m par tableau)
Architecture	alternateur chargeant au travers d'un transformateur un circuit oscillant, éclateur type plateau ou tournant, couplage antenne du type Tesla, accord antenne par variomètre	auto oscillateur à 2 tubes en //, couplage circuit d'antenne variable, accord antenne par variomètre
Tubes	—	2 type SIF 30 W (TM 30)
Alimentation	alternateur Y entraîné par hélice	alternateur Y entraîné par hélice alimentant une boîte d'alimentation fournissant HT et BT
Antenne	pendante 80 à 100 m	pendante 50 m
Puissance consommée	130 W	80 W
Portée (réception R 11)	environ 40 km	environ 30 km
Constructeur	SFR	SIF



Émetteur à ondes entretenues E 34, placé à bord des avions des GAO (groupes aériens d'observation). *(Photo Henri-Paul Abit)*

RÉFÉRENCES

– *Manuel de transmission pour troupes de toutes armes, ER 17 et R 11*, 1934

– *Manuel du personnel des transmissions des corps de troupe*, 1940

– Ébauche d'un historique des transmissions, groupe de travail animé par le Général Blondé

– *Revue historique de l'armée*, numéro spécial transmissions, 1967

– *Matériel de radiotélégraphie militaire*, catalogue 1934, établissement central du matériel de la TM

– *Les schémas des postes radios militaires, postes portatifs*, école de liaison et transmissions, 1936

– *Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre (métropole et AFN) et l'armée de l'air (AFN)*, commandement des transmissions en AFN, colonel Merlin, n° 481, décembre 1942

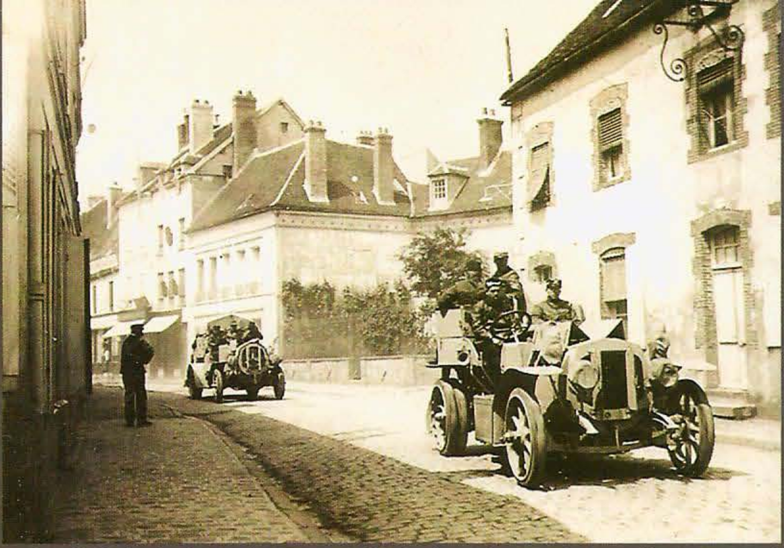
– *Notice sur les piles et accumulateurs de la RM pour ER 12, ER 22, ER 40 et R 11*, établissement central du matériel de la RM, 2-32

– Étude sur le matériel français *Kennblätter fremden Geräts teil 2 Frankreich, 1941*

– *Aide-mémoire technique de l'armée de l'air*, capitaine Guillaume, Ch. Lavauzelle & Cie, 1934

NOTE

[5] Elle a dans ce domaine de très belles réalisations à son actif.

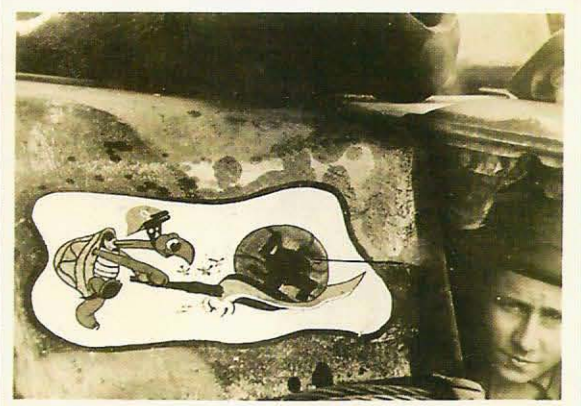


Horizons divers *« Abonné à votre excellente revue, je vous soumets deux clichés afin d'en savoir un peu plus à leur sujet. Il s'agit en premier lieu d'une photo de la Grande Guerre laissant apparaître deux véhicules que la légende décrit comme des " auto-canons de 75 traversant Montmirail le 22 mai 1915 ". De quelle marque est le véhicule du premier plan ? Le second semble un Mercedes. Est-ce possible pour des troupes françaises ? Toute information sur cette photo serait la bienvenue. »* (Rémi Cappéon, 59310 Orchies)

Les deux véhicules *(ci-contre)* sont les fameux De Dion-Bouton de DCA : le premier est en effet un auto-canon de 75 CA 13, et le second son auto-caisson. Sauf exceptions occasionnelles, il n'y a pas de véhicules allemands à cette époque dans l'armée française, mais il s'en trouvera des quantités dans les années vingt à l'AFR (armée française du Rhin), ancêtre des FFA.

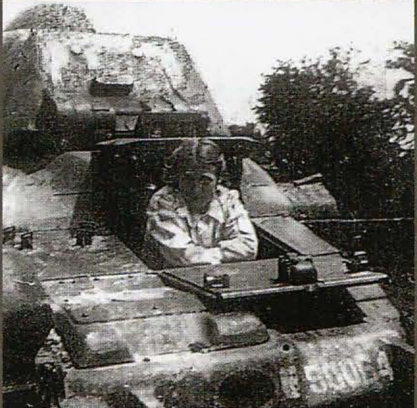
RETOUR SUR IMAGES

Voici une sélection de vos récents envois de documents anciens. Les sujets sont passionnants, mais attention à la technique (dur, dur, les photocopies...). Merci de privilégier de bons scans haute définition, ou des copies de qualité. Prenez exemple sur notre lecteur du Luxembourg (➠ *pages 36-37*).

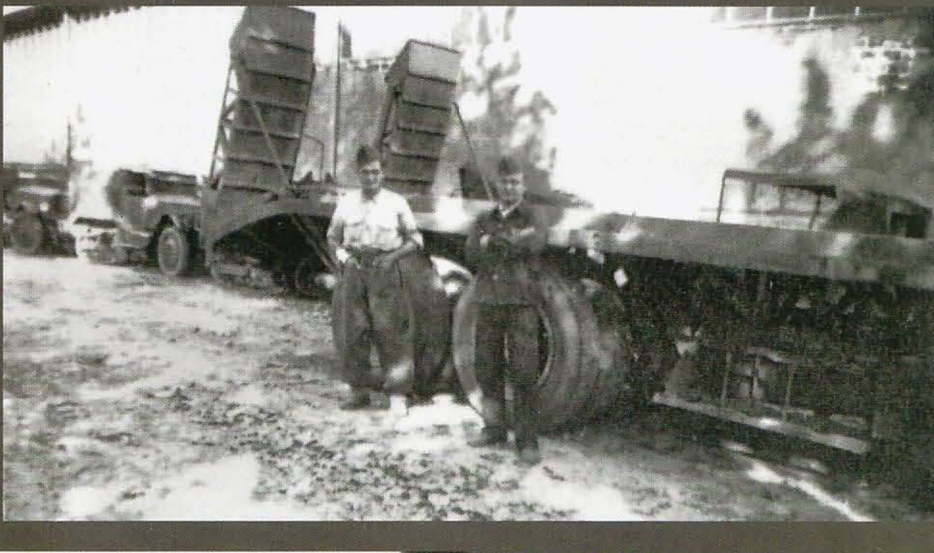


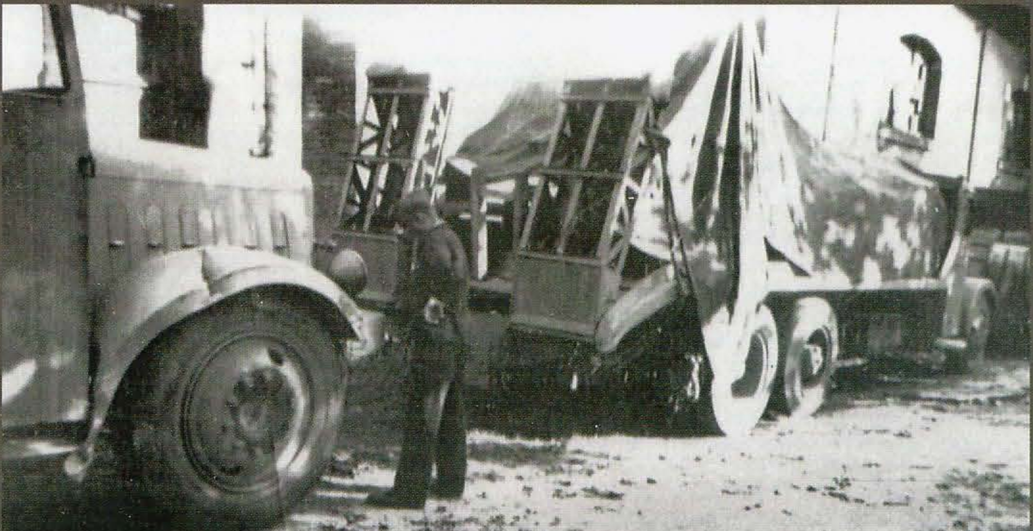
« Le second document (ci-contre) montre un dessin humoristique d'une unité de chars des FFL, je pense en Afrique du Nord. Là aussi, en savez-vous plus sur ce sujet ? » (Rémi Cappéon, 59310 Orchies)

Ce dessin est peint sur un R 35 des FFL du Levant après l'armistice de Saint-Jean d'Acre.



9e BCC *« Votre n° 75 traite d'un épisode douloureux de l'histoire de mon village, Saint-Hilaire-Cottes, en mai 1940. Cette année-là, j'avais neuf ans et, à cet âge, il était défendu de traîner dans les rues compte-tenu des événements. C'est donc avec énormément de plaisir que j'ai découvert, grâce à vous, ce qui s'est passé chez nous ce 23 mai. Je n'imaginais pas toute l'ampleur du drame. Textes et photos sont excellents. Félicitations, c'est un travail formidable. Voici, pour apporter ma pierre, une photo du char* **50 064** *garé devant la ferme de M. Georges Legrand, dont le pignon est toujours là, intact, aujourd'hui. À la place du mécanicien, Odette (13 ans) l'une des filles de M. Legrand, qui m'a confié cette précieuse photo. »* (Michel Wanbèke, 62120 Saint-Hilaire-Cottes)

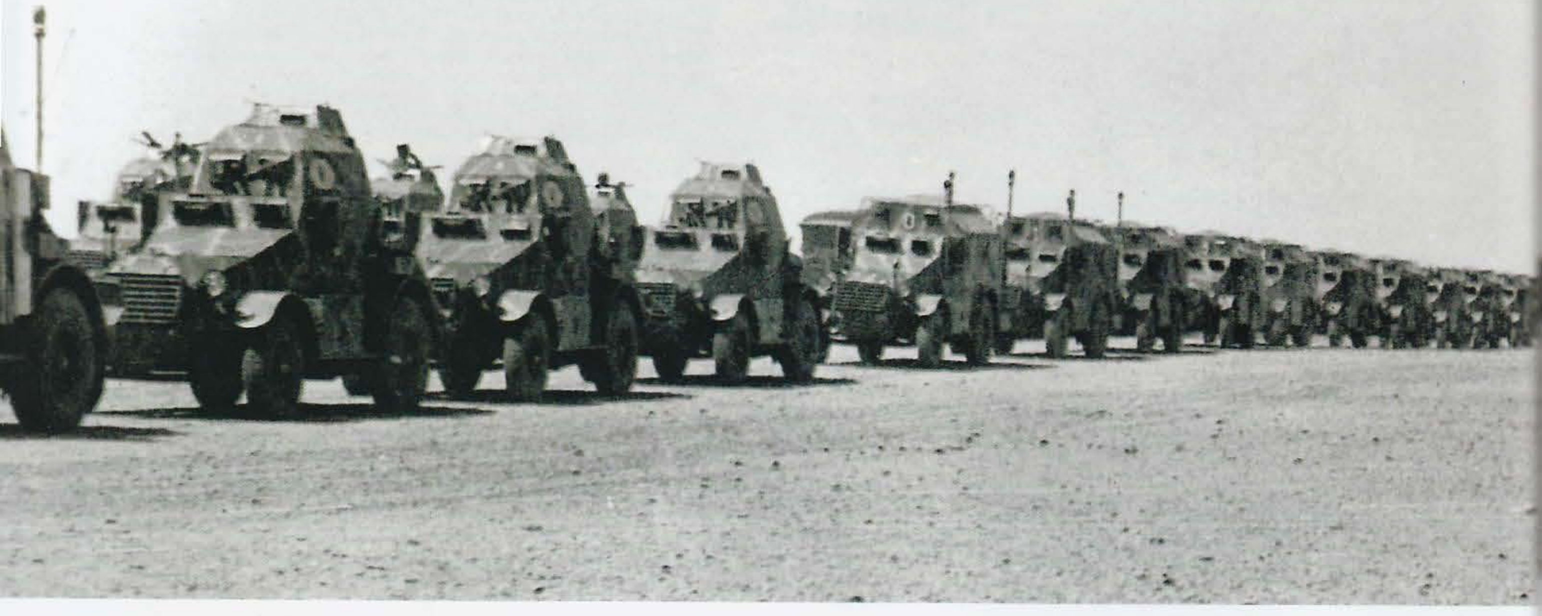




12e GRCA *« J'ai lu avec un immense plaisir votre excellent article consacré à cette unité en 1940. L'article est très bien documenté. J'ai retrouvé des noms de lieux dont me parlait mon grand-père, Francis Vetel, aujourd'hui décédé, et qui était brigadier chef maître maréchal ferrant au groupe d'escadrons à cheval du 12e GRCA. Il m'a indiqué avoir failli mourir à plusieurs reprises, notamment lors du bombardement des Grandes-Armoises.*
Issu de l'armée active, il avait été détaché du 19e dragons de Dinan pour rejoindre le 12e GRCA. Il aura une citation à l'ordre du groupe pour son courage et sa bravoure. » (Frédéric Richard-Maupillier, 57685 Augny)

Merci de cette communication. Nous publions deux des photos jointes, montrant de rares porte-char Bernard DI 6C et des Citroën-Kégresse P 19, peu après l'armistice.

COUP DE FAUX DANS L'ANTI-ATLAS :
CHAS D'AF' ET LÉGIONNAIRES
LES « MOTORISÉES » DU SOUS



Présentation de
François Vauvillier
des écrits d'
Henry Clérisse

Dans le sud marocain en février-mars 1934 se déroule « *à la française, en vitesse* » l'ultime étape de la pacification du royaume chérifien. Grande première, notre ordre de bataille inclut l'équivalent d'une brigade légère motorisée.

Pour les passionnés de véhicules militaires, il ne restait du sujet que quelques coupures de presse plus ou moins aisées à retrouver [1], et le souvenir de rares photographies montrant un transport de troupes blindé Panhard à la silhouette inhabituelle. Or, cette opération aujourd'hui oubliée a été suivie par le journaliste et romancier, ancien spahi marocain, Henry Clérisse, et relatée dans son ouvrage *Le Sous mystérieux*. Voici, pour les lecteurs de GBM, une présentation détaillée de cet étonnant « coup de faux » avant la lettre.

LE SOUS
MYSTÉRIEUX

LA DERNIÈRE ÉTAPE
DE LA
PACIFICATION DU MAROC

Le Sous mystérieux,
la dernière étape de la pacification du Maroc.
Sous un format de poche, avec un titre romanesque et une couverture touristique, cet ouvrage d'Henry Clérisse renferme des trésors documentaires sur la colonne motorisée du colonel Trinquet.
(Éditions Mage, Paris, s.d., paru en 1935)

Un survol des opérations

L'objectif que se fixe le général Huré, commandant supérieur des troupes du Maroc, est d'obtenir la soumission des tribus dissidentes du sud du royaume chérifien, afin d'en achever la pacification avec un minimum de pertes et de risques, **grâce au facteur vitesse**. Huré a « *décidé d'adjoindre aux éléments qui entrent normalement dans la composition des groupes mobiles, infanterie, cavalerie, artillerie, aviation et forces supplétives (partisans), des unités motorisées* [2] *qui, pour la première fois, participeront en formations constituées, à une opération de grande envergure.* »

Huré organise ses forces en deux groupements : celui du général Catroux, qui va opérer nord-sud avec des moyens classiques, en partant de Tiznit, et celui du général Giraud qui marchera est-sud-ouest, de manière à couper la route de l'Anti-Atlas, à l'est et au sud. Tout le succès de l'opération repose sur la rapidité avec laquelle la manœuvre du général Giraud, un gigantesque mouvement tournant, sera exécutée.

Entre Catroux et Giraud, la liaison est assurée par un groupe mobile commandé par le colonel Rochas.

Les opérations débutent le 21 février 1934.

Au nord-ouest, groupement Catroux, devançant les intentions des Aït-Amranes, le sous-groupement Texier occupe par surprise Tizi le 23 février. Au cours d'une réaction de l'ennemi, les lieutenants Petit et Lahocine sont tués. Mais l'engagement paraît avoir brisé le ressort des insoumis. Nos forces s'emparent du Talaïnt dont les pentes sont occupées par des contingents ennemis, qui réagissent de nouveau, à plusieurs reprises, mais sans grande conviction, pris sous le feu de l'artillerie et des armes automatiques. Une « *action politique habilement menée achève de convaincre nos ennemis les plus résolus de la vanité de leur résistance et, dès le 1^{er} mars, les Akhssas se soumettent* », tandis que les tribus Aït-Amranes affirment leurs intentions pacifiques et sollicitent une trêve. Tourné sur ses arrières par les unités motorisées, le chef des Akhssas, El Hanafi, ayant demandé l'aman, conduira lui-même nos troupes dans sa ville de Bou-Izakarène.

Au centre, le groupe du colonel Rochas prend l'offensive le 1er mars et progresse, en ralliant les uns à la cause française, et en combattant les autres (500 guerriers Aït-Souabs) par le feu de mortiers Brandt et d'armes automatiques. La région de Kerdous est investie le 2 mars. La ville, encerclée, tombe le 12.

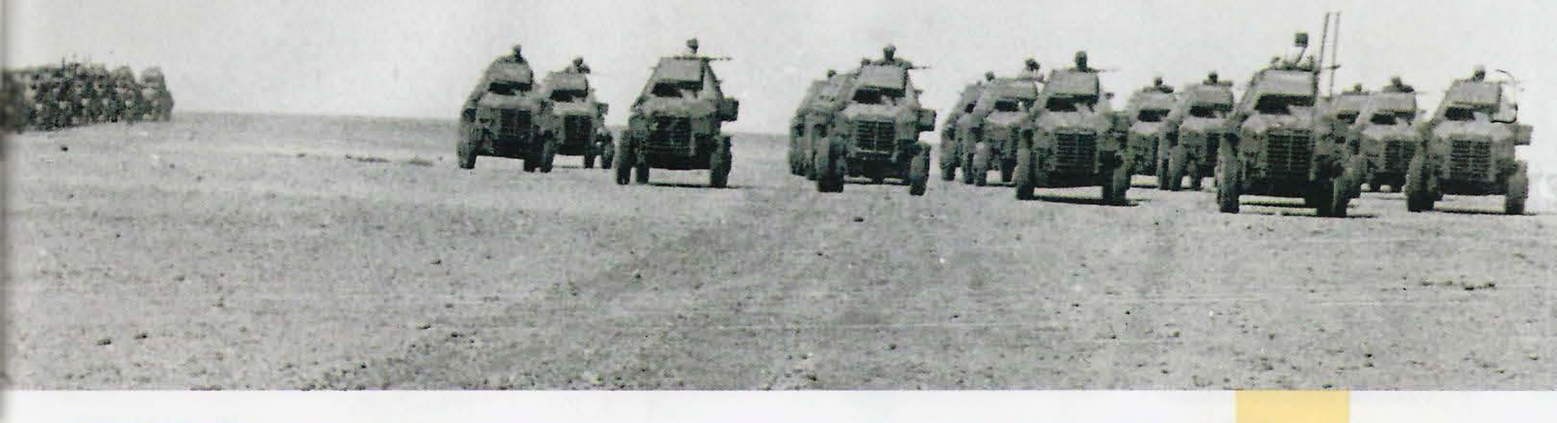
À l'est, groupement Giraud, les opérations débutent également le 21 février, en deux colonnes. Le colonel Marratuech « *commandant un sous-groupement dont les troupes sont équipées pour la montagne* » a pour mission de fixer les tribus de l'Anti-Atlas oriental,

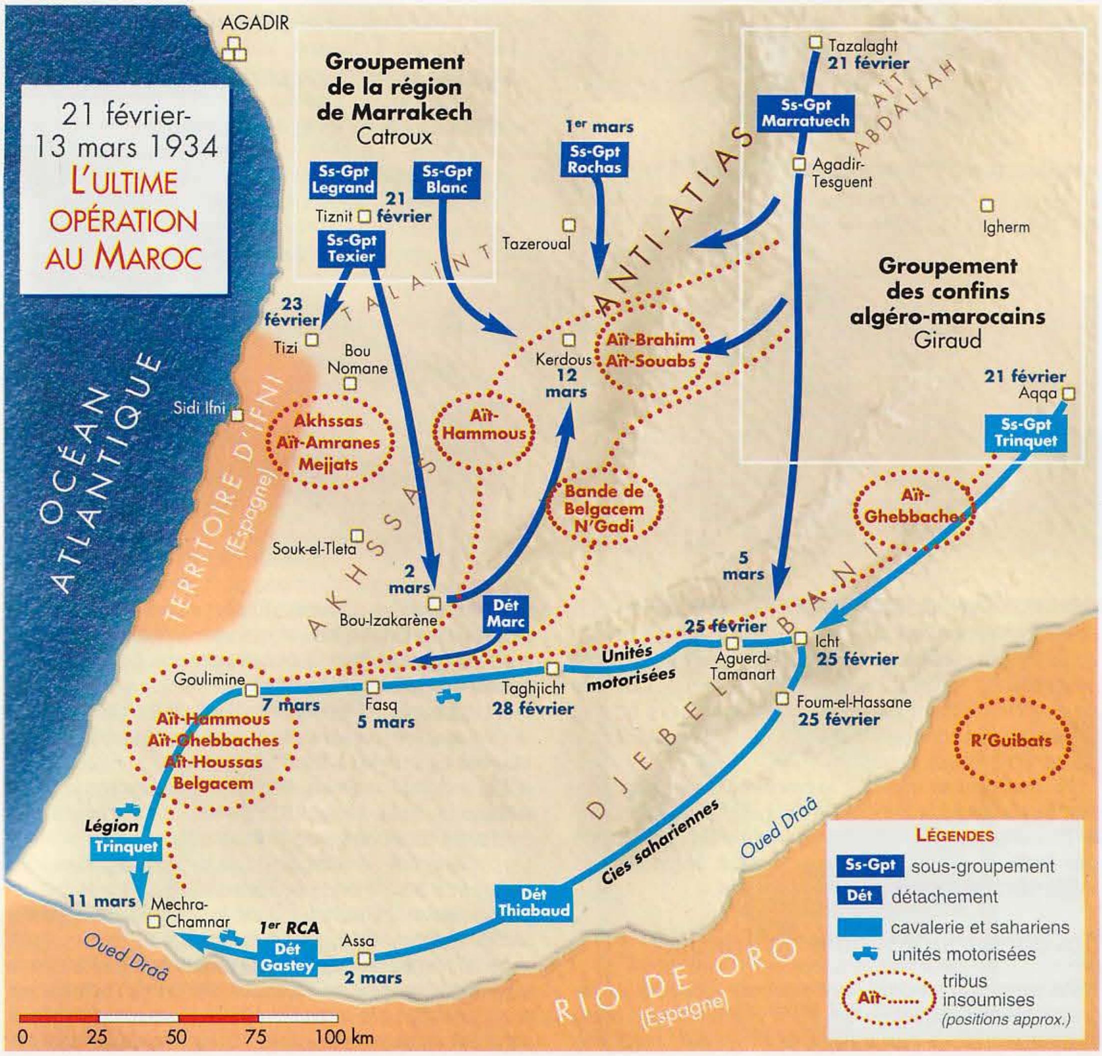
---

[1] Le n° 4754 de *L'Illustration* (14 avril 1934) contient un bon article sur « *L'achèvement de la pacification marocaine* », sans toutefois entrer dans le détail des opérations motorisées.

[2] Henry Clérisse écrit systématiquement « *unités motorisées* » (ou « *motorisées* » tout court), entre guillemets, ce qui en souligne le caractère nouveau en 1934. Nous avons supprimé ces guillemets pour alléger le texte original.

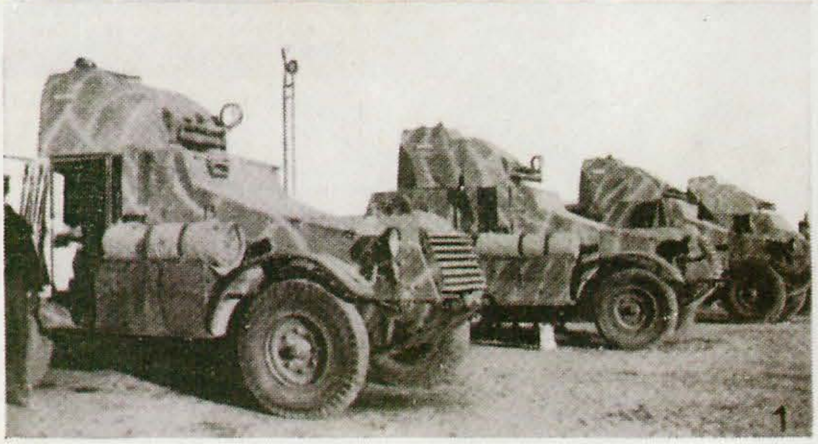
GROUPEMENT TRINQUET
MAROC 1934

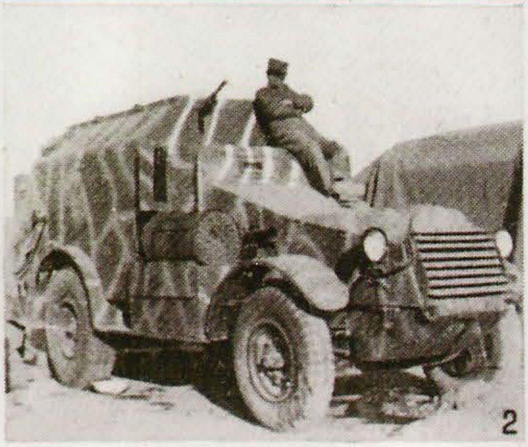



21 février-
13 mars 1934
L'ULTIME OPÉRATION AU MAROC
AGADIR
Groupement de la région de Marrakech
Catroux
Ss-Gpt Legrand
Ss-Gpt Blanc
Tiznit
21 février
Ss-Gpt Texier
23 février
Tizi
Bou Nomane
Sidi Ifni
Tazeroual
1er mars
Ss-Gpt Rochas
Tazalaght
21 février
Ss-Gpt Marratuech
Agadir-Tesguent
AÏT ABDALLAH
ANTI-ATLAS
TALAÏNT
Igherm
Groupement des confins algéro-marocains
Giraud
Aït-Brahim
Aït-Souabs
Kerdous
12 mars
Aït-Hammous
Akhssas
Aït-Amranes
Mejjats
OCÉAN ATLANTIQUE
TERRITOIRE D'IFNI (Espagne)
21 février
Aqqa
Ss-Gpt Trinquet
Bande de Belgacem N'Gadi
Aït-Ghebbaches
AKHSSAS
Souk-el-Tleta
2 mars
Bou-Izakarène
Dét Marc
5 mars
25 février
Icht
25 février
DJEBEL BANI
Aguerd-Tamanart
Unités motorisées
Goulimine
7 mars
Fasq
5 mars
Taghjicht
28 février
Foum-el-Hassane
25 février
Aït-Hammous
Aït-Ghebbaches
Aït-Houssas
Belgacem
R'Guibats
Légion
Trinquet
11 mars
Mechra-Chamnar
1er RCA
Dét Gastey
Assa
2 mars
Dét Thiabaud
Cies sahariennes
Oued Draâ
Oued Draâ
RIO DE ORO (Espagne)
LÉGENDES
Ss-Gpt sous-groupement
Dét détachement
cavalerie et sahariens
unités motorisées
Aït-...... tribus insoumises (positions approx.)
0
25
50
75
100 km

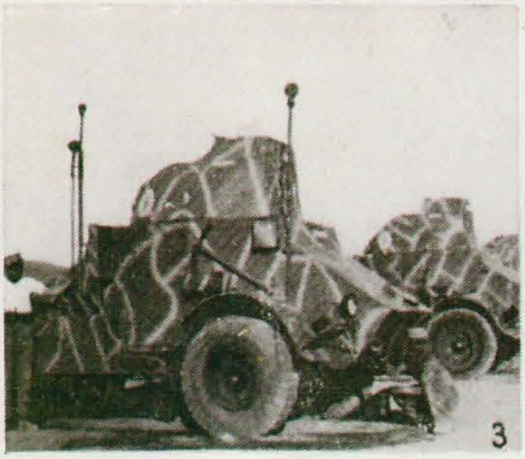
Carte Antonin Collet et François Vauvillier © H&C 2007, d'après Le Sous mystérieux, H. Clérisse, éd. Mage, s.d. vers 1935.

Cette photographie d'un intérêt exceptionnel porte la légende « *unités motorisées progressant sur la hamada du Draâ* ». La date au jour près n'est pas indiquée mais nous pouvons la situer vers la fin février 1934, en pleine opération. Les véhicules sont encore à l'arrêt, la colonne va s'ébranler dans quelques instants. Trois des sept unités motorisées de combat déployées pour l'opération sont visibles. À gauche, en deux files, on reconnaît les compagnies automobiles des REI (régiments étrangers d'infanterie), comptant chacune deux pelotons de quatre AMD Panhard TOE encadrant les « soutiens portés ». La file du second plan, à peine visible, est celle de la CMA du 4e REI, identifiable à ses troupes transportées sur breaks sahariens Laffly LC 2. Au premier plan, bien visible, la CA du 1er REI se reconnaît par son insigne peint sur les véhicules, mais aussi et surtout par le fait qu'elle se déplace en camions blindés Panhard 179. Sur la partie droite de la photographie, les quinze Berliet VUDB appartiennent à l'un des trois escadrons de cavalerie motorisés dotés de la même manière. Divers indices nous inclinent à penser qu'il s'agit des chasseurs d'Afrique du 4/1er RCA. *(Coll. F. Vauvillier)*


1


2

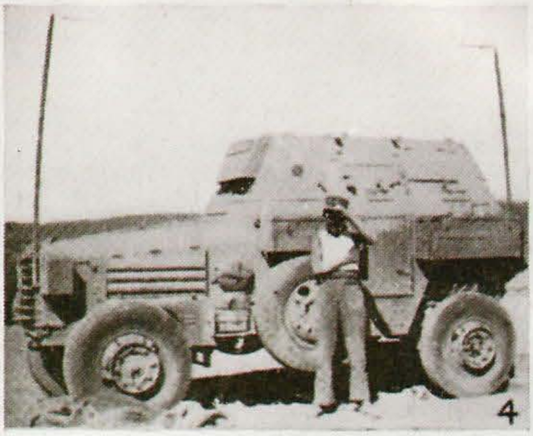
Les " Unités Motorisées ".


3

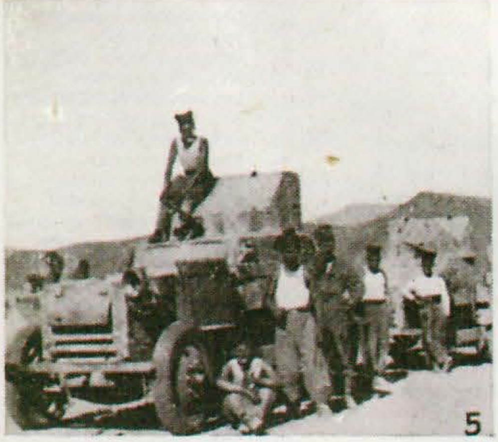
Véhicules Panhard-Levassor :

1. *Voiture de combat.*
2. *Camion-transporteur.*
3. *Voiture de combat, (arrière).*

7


4

4. *Véhicule Berliet avec antenne de T.S.F.*
5. *Véhicule "White-Laffly".*
6. *Atelier-volant de réparations.*
7. **Le Colonel Trinquet,** *qui commandait le groupe des " Unités Motorisées".*


5

6

Traitée sous la forme d'un fac-similé agrandi, ce document est extrait de l'ouvrage d'Henry Clérisse (photographies de l'auteur). Clérisse a surtout cotoyé les légionnaires et la plupart de ses clichés les représentent. Cependant, la photo 5 montre deux « White-Laffly » des chasseurs d'Afrique, facilement reconnaissables à leur haute chéchia garance.

et de couvrir la progression des unités motorisées. « *Un seul combat se déroule en pays Aït-Abdallah : le 28 février, abordant un ennemi retranché derrière ses murettes, les troupes, dont l'avance a été préparée par un bombardement efficace, débordent leurs adversaires qui abandonnent bientôt la lutte en laissant plus de cent morts sur le terrain.*

Poursuivant sa marche, le colonel Marratuech soumet au passage la Zaouïa de Timguild et descend sur le Tamanart que les éléments motorisés ont occupé dès le 25 février. » La liaison officielle des colonnes Marratuech et Trinquet a lieu le 5 mars.

L'avance foudroyante de Trinquet

Pendant que se déroulent ces opérations, le sous-groupement Trinquet — qui nous intéresse tout particulièrement ici — part d'Aqqa le 21 février, avec une mission décisive : couper au plus court l'Anti-Atlas en direction de Goulimine, et prendre à revers les adversaires du groupement Catroux. Laissons à présent Henry Clérisse en narrer le détail.

« *Le groupe Trinquet quitte Aqqa le 21 février et suit le Djebel Bani, par une piste que des oasis jalonnent tous les cinquante kilomètres environ.*

Dans la nuit du 21 au 22, le 26^e goum s'empare par surprise de Foum-el-Harratine, les Aït-Ghebbaches réagissent sans conviction, puis prennent la fuite. Nos pertes ? Un partisan tué. En attendant que les compagnies sahariennes se soient portées à leur hauteur, sur leur flanc gauche entre le Draâ et le Bani, les troupes procèdent à l'aménagement de la piste, les 23 et 24 février.

Le 25 février, divisée en trois détachements, la colonne reprend sa marche vers Icht : les unités motorisées, droit devant, vers le sud du Bani, la cavalerie vers le nord, les sahariennes sur le flanc gauche des motori-

LES UNITÉS MOTORISÉES DU SOUS-GROUPEMENT TRINQUET, vues en 1934 par Henry Clérisse

« Les unités motorisées apporteront au groupe des confins algéro-marocains, le concours appréciable de 450 véhicules[1]*, de trois types différents* [Panhard-Levassor, Berliet, Laffly], *ayant chacun leurs défauts et leurs qualités.*

Quel allait être le rendement de ces formations nouvelles ?

Conçus, réalisés pour être mis en service dans des conditions déterminées par des opérations devant se dérouler en pays civilisé et sous un climat européen, les engins automobiles ont cependant pleinement répondu à ce que l'on attendait d'eux. Leur action, leur rendement, en pays ennemi, en un terrain extrêmement difficile, semé d'obstacles invraisemblables, sous un climat quasi tropical, ont été des plus efficaces : les unités motorisées ayant fait leurs preuves, constituent aujourd'hui une arme de premier ordre, qui permet au commandement de disposer d'une force impressionnante pouvant se déplacer avec une extrême rapidité.

Une compagnie d'unités motorisées[2] *comprend en effet deux pelotons comportant quatre voitures de combat et trois*[3] *camions transporteurs, chaque véhicule disposant d'une puissance de feu égale à celui d'une section d'infanterie " type France ".*

À ces voitures viennent s'ajouter celles du capitaine commandant la compagnie, des lieutenants chefs de peloton, puis le camion du peloton hors-rang (atelier de réparations), deux camions citernes d'essence (12 000 litres) et deux camions citernes d'eau (8 000 litres).

Les voitures sont montées sur pneus Veil-Picard, que leurs multiples cellules indépendantes rendent pratiquement increvables.

Nos troupes ainsi commandées, armées, devaient effectuer les diverses manœuvres du plan d'enemble avec une rapidité telle que les prévisions les plus optimistes, quant au succès définitif, furent largement surpassées par les résultats foudroyants de l'offensive menée par les groupes engagés avec un entrain endiablé. »

---

[1] Ce chiffre inclut tous les véhicules de service. Les voitures blindées engagées dépassent juste la centaine, en divers types.

[2] Il s'agit ici de la description des deux compagnies automobiles des régiments étrangers d'infanterie, et non pas des escadrons de cavalerie (➡ *tableau synoptique ci-contre*).

[3] Paragraphe confus et apparemment incomplet. L'auteur a certainement voulu écrire « *et trois* [sections de trois] *camions transporteurs...* », puisque chaque transport ne véhicule qu'un groupe de combat. Un document officiel très légèrement postérieur (été 1934) fait état d'un« *soutien porté* » de dix à douze voitures transportant trois sections de fusiliers voltigeurs et un groupe de deux mitrailleuses. Quant au principe du groupe de combat à deux FM (au lieu d'un seul), il est également retenu en métropole pour les fusiliers portés des DC et DLM (et plus tard des DCr).

sées. Le soir même, les motorisées sont à [Aguerd-] *Tamanart, la cavalerie à Icht, les sahariennes à Foum-el-Hassane.*

La journée du 26 février est consacrée à l'installation des postes, à l'aménagement des pistes.

À chaque nouveau bond, la route est poussée en avant, les lignes de ravitaillement et de communication sont assurées sous la protection de « sécurités ».

Le caïd Bachir, chef de la Zaouïa de N'Aït Herbil (Tamanart), se soumet officiellement. Le cheik du Tamanart, qui réside à la kasbah d'Aguerd-Tamanart, suit son exemple.

Le 27, la piste est poussée vers l'ouest, malgré de grosses difficultés rencontrées au col de Tisgui-Cheik.

Le 28 février, l'occupation de Taghjicht vient menacer le pays Ifrane, centre de la dissidence.

La cavalerie passe au nord, soumet au passage les Ksours Aït-Herbils et, après une étape de 75 kilomètres, atteint Tagmout, cependant que les motorisées encadrent, au sud, les montagnes des Mejjats. Le col de Taghjicht oppose à l'avance des motorisées un obstacle momentanément infranchissable. Un passage sera aménagé les jours suivants.

Au cours de cette progression, un léger engagement avec les Aït-Ghebbaches se termine à leur confusion: ils s'enfuient en laissant cinq cadavres sur le terrain. Nous n'avons aucune perte à enregistrer.

Le 2 mars, toutes les tribus Akhssas, Beni-Rales, celles de l'oued Ifrane, bousculées par le groupement de Marrakech, prises à revers par les troupes du général Giraud, se soumettent aux forces du général Catroux.

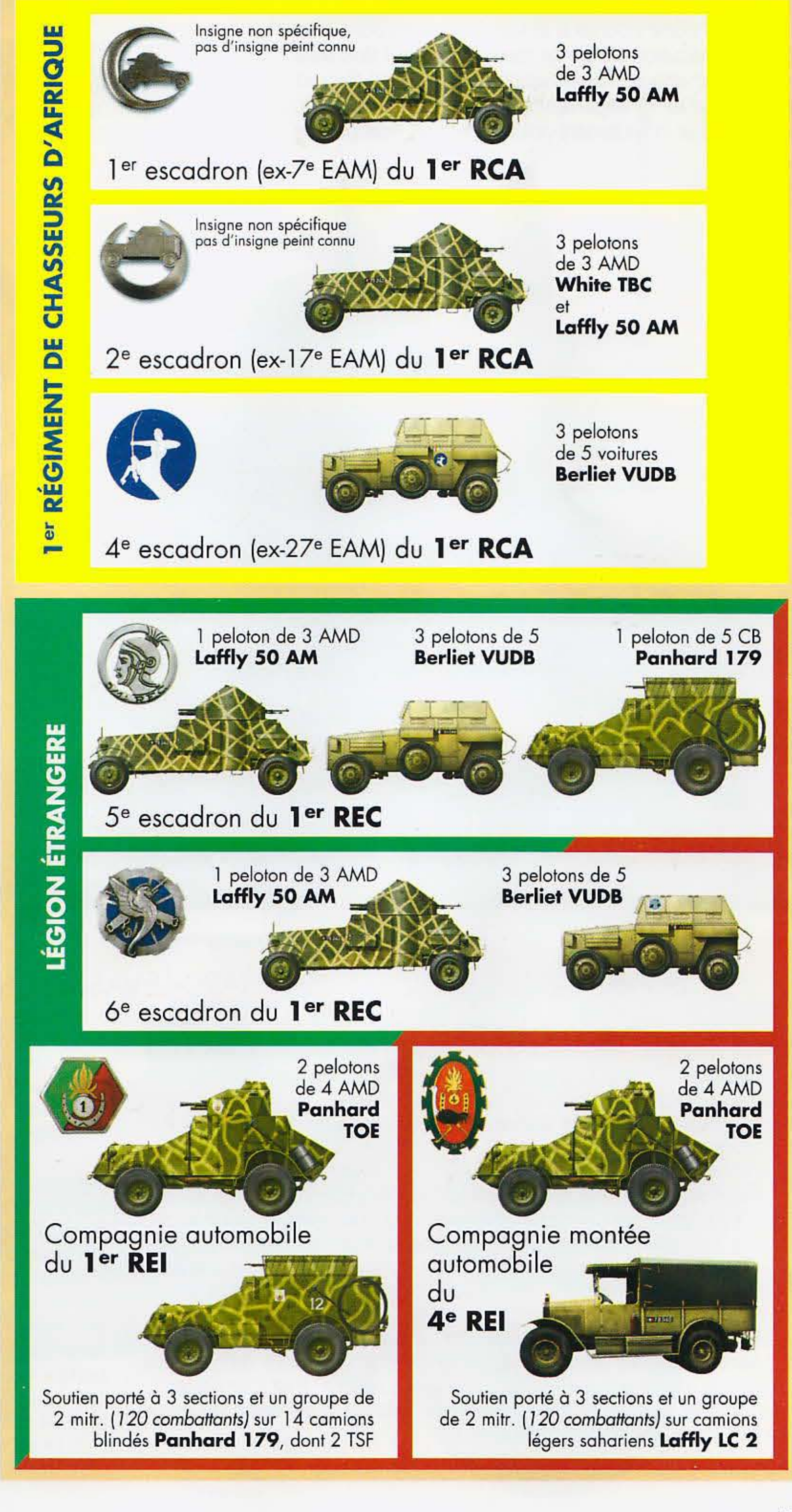
Les compagnies sahariennes poursuivent leur marche vers le sud, par la vallée du Draâ. Le 2 mars, elles atteignent Assa, centre des tribus nomades du Draâ et dernier point en territoire français, vers le Rio de Oro.

Du 2 au 5 mars, les travaux de pistes sont activement poussés. Motorisées et cavalerie descendent par petites étapes, jusqu'à Fasq, dans la vallée de l'oued Noun.

Cependant, des fractions Aït-Ghebbaches (tribu du sud du Tafilalet, 600 tentes), les contingents Aït-Hammous (tribu de la région de Bou-Denib, 350 tentes), et Aït-Houssas (tribu de la région du Draâ et de la vallée

LES SEPT PILIERS DE LA VITESSE

Les unités motorisées engagées dans l'Anti-Atlas, février-mars 1934


1er RÉGIMENT DE CHASSEURS D'AFRIQUE
Insigne non spécifique, pas d'insigne peint connu
3 pelotons de 3 AMD Laffly 50 AM
1er escadron (ex-7e EAM) du 1er RCA
Insigne non spécifique pas d'insigne peint connu
3 pelotons de 3 AMD White TBC et Laffly 50 AM
2e escadron (ex-17e EAM) du 1er RCA
3 pelotons de 5 voitures Berliet VUDB
4e escadron (ex-27e EAM) du 1er RCA
LÉGION ÉTRANGERE
1 peloton de 3 AMD Laffly 50 AM
3 pelotons de 5 Berliet VUDB
1 peloton de 5 CB Panhard 179
5e escadron du 1er REC
1 peloton de 3 AMD Laffly 50 AM
3 pelotons de 5 Berliet VUDB
6e escadron du 1er REC
2 pelotons de 4 AMD Panhard TOE
Compagnie automobile du 1er REI
12
Soutien porté à 3 sections et un groupe de 2 mitr. (120 combattants) sur 14 camions blindés Panhard 179, dont 2 TSF
2 pelotons de 4 AMD Panhard TOE
Compagnie montée automobile du 4e REI
Soutien porté à 3 sections et un groupe de 2 mitr. (120 combattants) sur camions légers sahariens Laffly LC 2

Infographie F. Vauvillier, L. Lecocq et E. Schwartz © H&C 2007. Pour les insignes métalliques, lire Les Chasseurs d'Afrique, J. Sicard, H&C 1998 et Le grand livre des insignes de la légion étrangère, T. Szecsko, SIHLE 1991

du Noun, 350 tentes), soit au total environ 6 000 dissidents, se sont regroupés du côté de Goulimine.

Naturellement, notre vieil ennemi, Belgacem, marche avec sa bande, dans les rangs des Aït-Ghebbaches. »

La fin de l'hallali

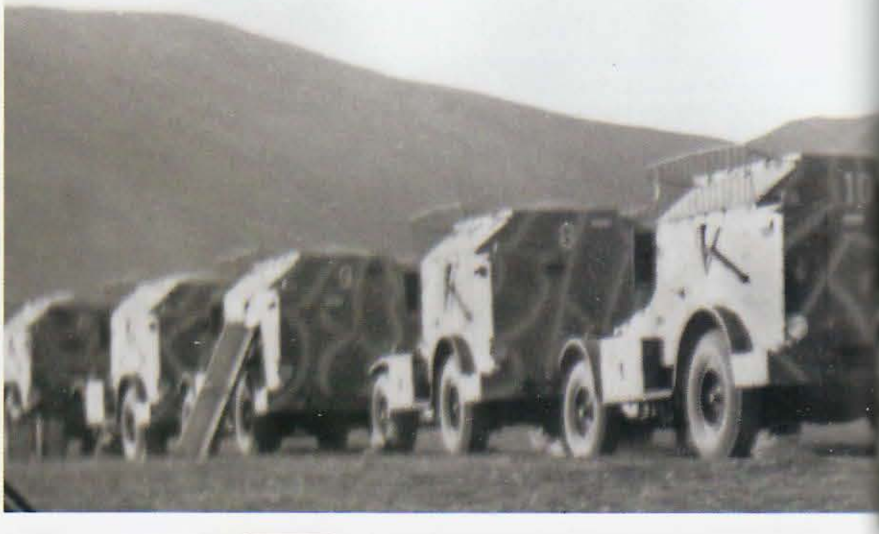
« Le 7 mars, les troupes du général Giraud marchent sur Goulimine qu'elles atteignent dans la soirée, après avoir soumis au passage toutes les tribus de l'Oued Noun.

Devant l'avance de nos soldats, les dissidents se sont concentrés au sud de l'enclave d'Ifni. Dès lors, deux solutions s'imposent pour nos derniers ennemis : se réfugier dans le Rio de Oro, ou se soumettre.

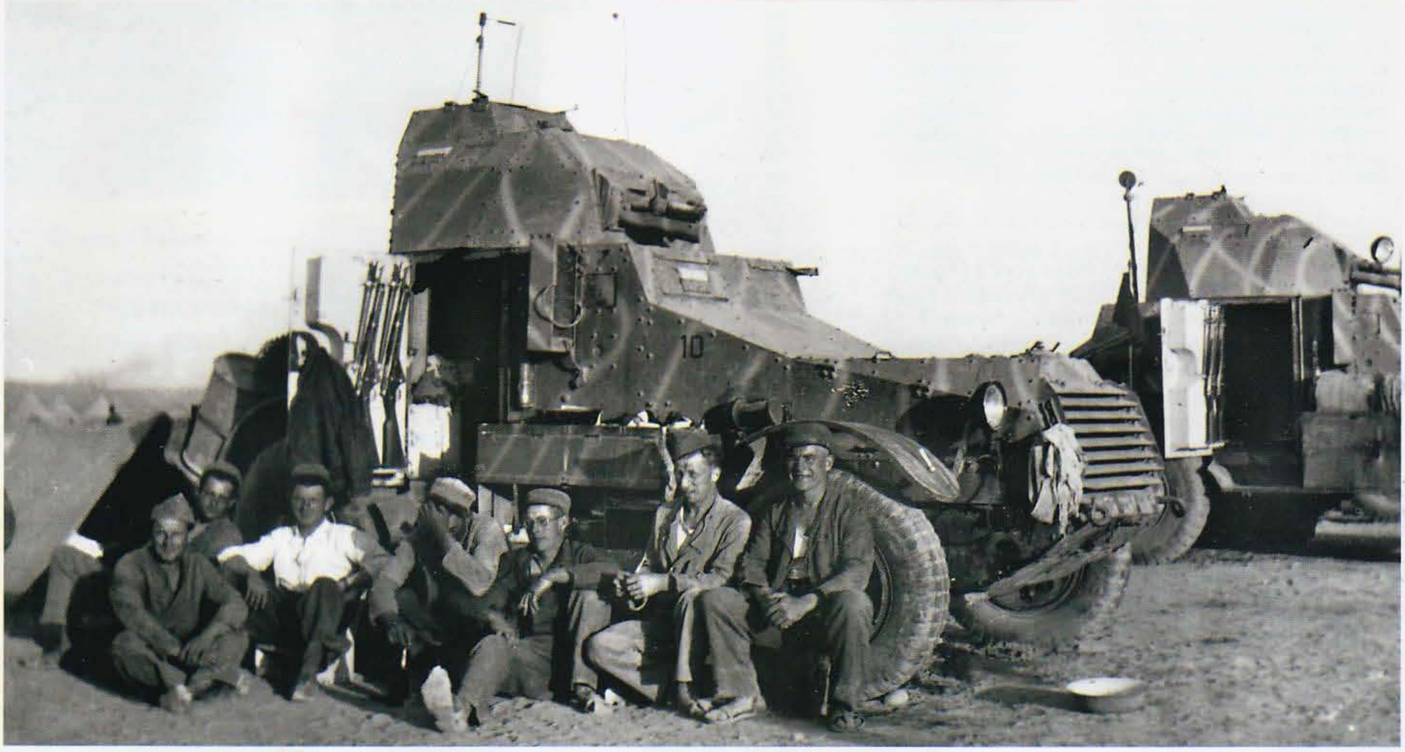
Dans la nuit, l'aviation fait parvenir au commandement les résultats de ses vols d'observations : l'agitation constatée dans les différents campements est symptomatique: les dissidents s'apprêtent à se réfugier dans le Rio de Oro.

Le 8 mars, le général Giraud donne l'ordre de couper la retraite des fuyards de Goulimine à l'Atlantique : et c'est une autre course à la mer qui se déroule.

Pour l'exécution de cette manœuvre qui doit être menée avec une extrême rapidité, le général Giraud détache tout le 1^er^ régiment de chasseurs d'Afrique, commandé par le lieutenant-colonel Gastey, trois goums



AMD Panhard 165/175 TOE 75 281 de la compagnie montée automobile du 4^e^ REI. L'insigne à l'autruche *(→ page 62)* **n'apparaît pas sur les véhicules durant les opérations de 1934. Le seul indice semblant distinguer les AMD de la CMA 4 est le petit numéro peint sur le côté du capot moteur, ici la voiture « *10* ». La portière ouverte laisse apparaître la peinture intérieure blanche et les mousquetons de l'équipage.** *(Photo H. Clérisse, coll. F. Vauvillier)*



LES VOITURES BLINDÉES PANHARD-LEVASSOR, vues en 1934 par Henry Clérisse

« Deux types de voitures Panhard-Levassor sont employés par les unités motorisées ; les véhicules de combat et les camions transporteurs de personnel », relève Clérisse. La compagnie automobile du 1^er^ REI est toutefois la seule unité où l'on trouve conjointement, durant les opérations de février-mars 1934, les deux versions de la Panhard.

L'AMD Panhard 165/175 TOE

Il s'agit de la ***voiture spéciale 165/175*** (désignation constructeur), issue du programme de l'automitrailleuse 20 CV et que l'armée désigne usuellement **AMD Panhard TOE**. Clérisse la décrit sommairement ainsi : *« La voiture de combat Panhard-Levassor est armée d'un canon de 37 et de deux fusils mitrailleurs dont un pour le tir à terre. Le canon et le fusil mitrailleur sont jumelés et protégés par une tourelle rotative.*

Ces voitures sont à double conduite : marche avant et marche arrière. Leur équipage se compose d'un chef de voiture, de deux conducteurs (un pour la marche avant, un pour la marche arrière [1]*), et d'un tireur.*

La visibilité, excellente, n'est pas directe ; l'utilisation de l'épiscope assure à l'équipage une sécurité absolue.

Le camion blindé Panhard 179

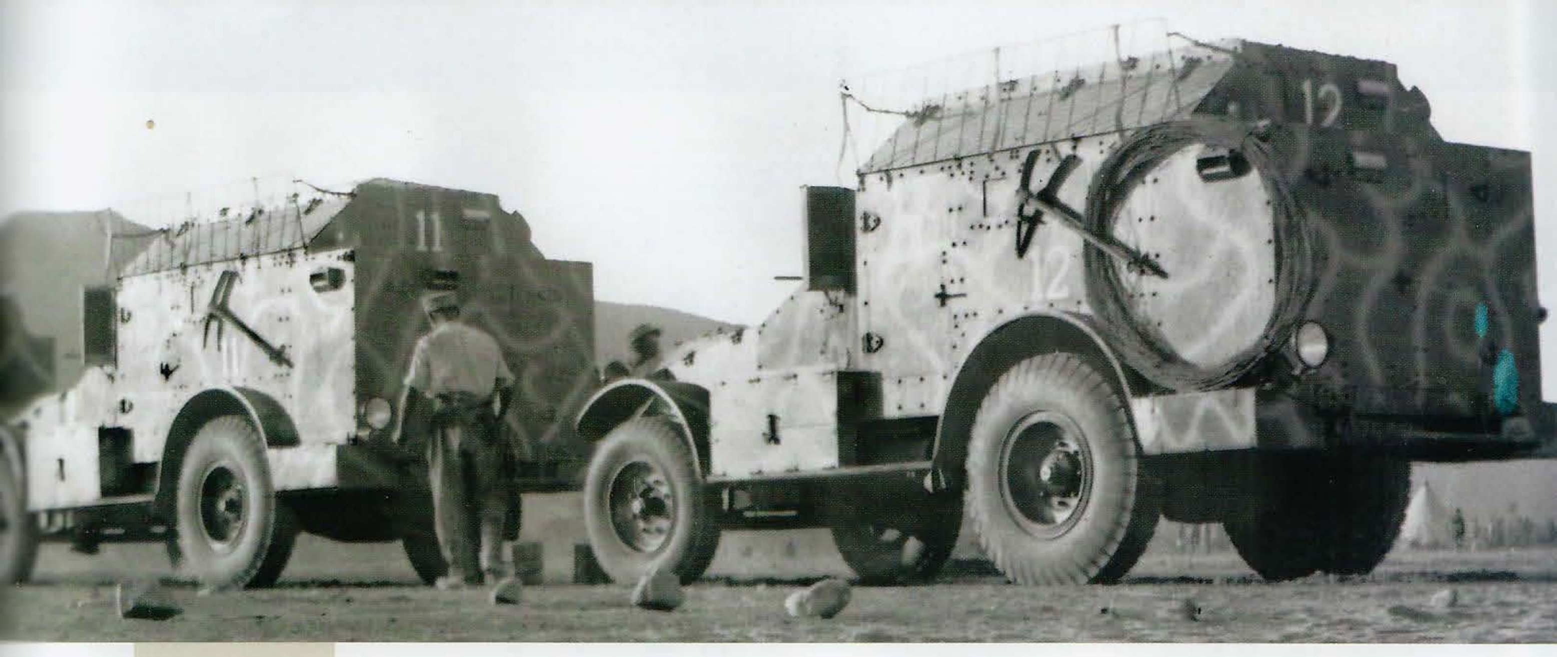
Le second cité par Clérisse est connu, dans les JMO, sous l'appellation usuelle de « *camion blindé Panhard* », et chez le constructeur, sous le nom de ***voiture spéciale 179***. Clérisse poursuit avec d'intéressantes données sur son emploi tactique : « *Son équipage fixe est ainsi composé : un chef de voiture, un conducteur, un tireur. Elle transporte un groupe de combat de dix hommes. Son armement comporte deux fusils mitrailleurs dont un appartient au groupe de combat. Elle dispose de quatre postes de tir : un à l'avant, un à l'arrière, un à droite, un à gauche.*

Dans les actuelles conditions, l'utilisation d'une section de voitures Panhard-Levassor a permis de porter sur un point donné, la puissance de feu d'une compagnie d'infanterie portée (type France) [2]*, doublée encore de la puissance d'un groupe de mitrailleuses (deux pièces), approvisionnées chacune à 5 500 cartouches* ». L'effectif total du « soutien porté » est de l'ordre de 120 légionnaires, sous-officiers et officiers.

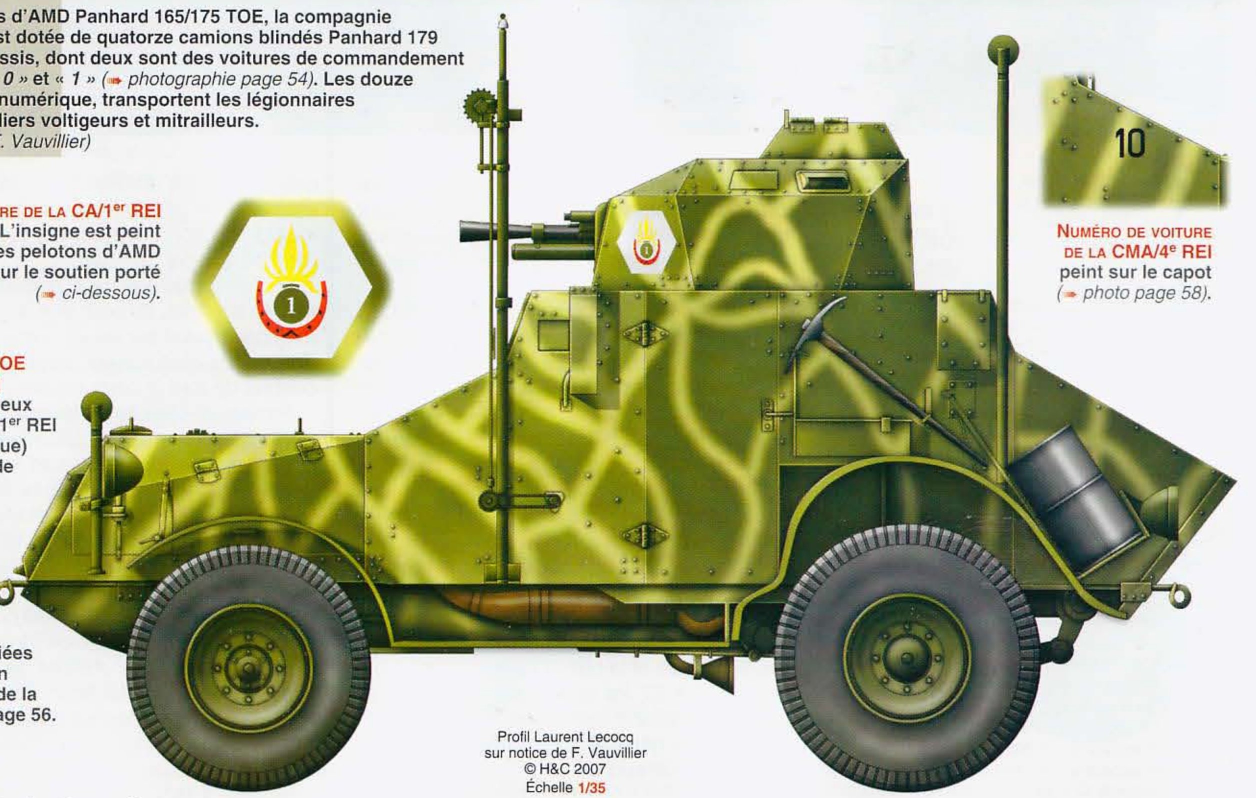
---

[1] Ce second conducteur est appelé l'inverseur.

[2] La comparaison paraît quelque peu exagérée.



Outre ses deux pelotons d'AMD Panhard 165/175 TOE, la compagnie automobile du 1er REI est dotée de quatorze camions blindés Panhard 179 établis sur le même châssis, dont deux sont des voitures de commandement avec TSF numérotées « *0* » et « *1* » (➠ *photographie page 54*). Les douze autres, prenant la suite numérique, transportent les légionnaires combattant à pied : fusiliers voltigeurs et mitrailleurs.
(Photo H. Clérisse, coll. F. Vauvillier)



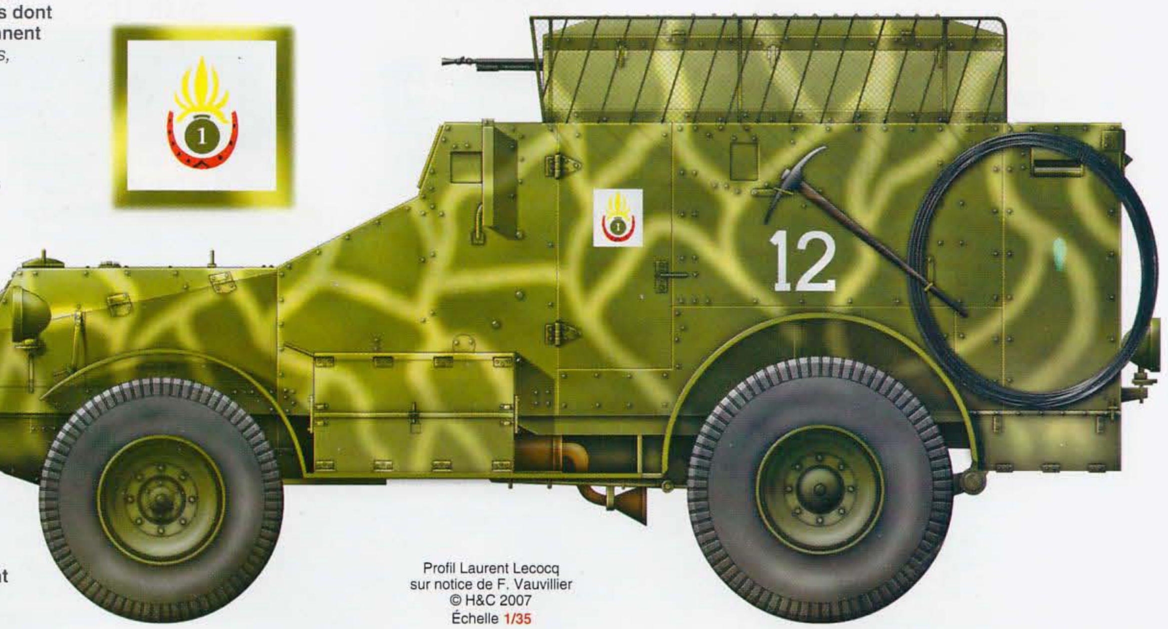
Insigne de voiture de la CA/1er REI (couleurs suggérées). L'insigne est peint sur un hexagone pour les pelotons d'AMD et dans un carré pour le soutien porté (➠ *ci-dessous*).

Numéro de voiture de la CMA/4e REI peint sur le capot (➠ *photo page 58*).

AMD Panhard 165/175 TOE équipée d'un ER 26 *bis* 31
Cette voiture d'un des deux pelotons AMD de la CA/1er REI (immatriculation inconnue) comporte l'installation de TSF livrée par le fort d'Issy (antenne intégrale à mat central téléscopique), telle qu'elle a été utilisée durant les opérations de 1934. Un peu plus tard, ces antennes seront simplifiées (➠ *GBM 77 page 63*). Son camouflage est inspiré de la photographie publiée page 56.

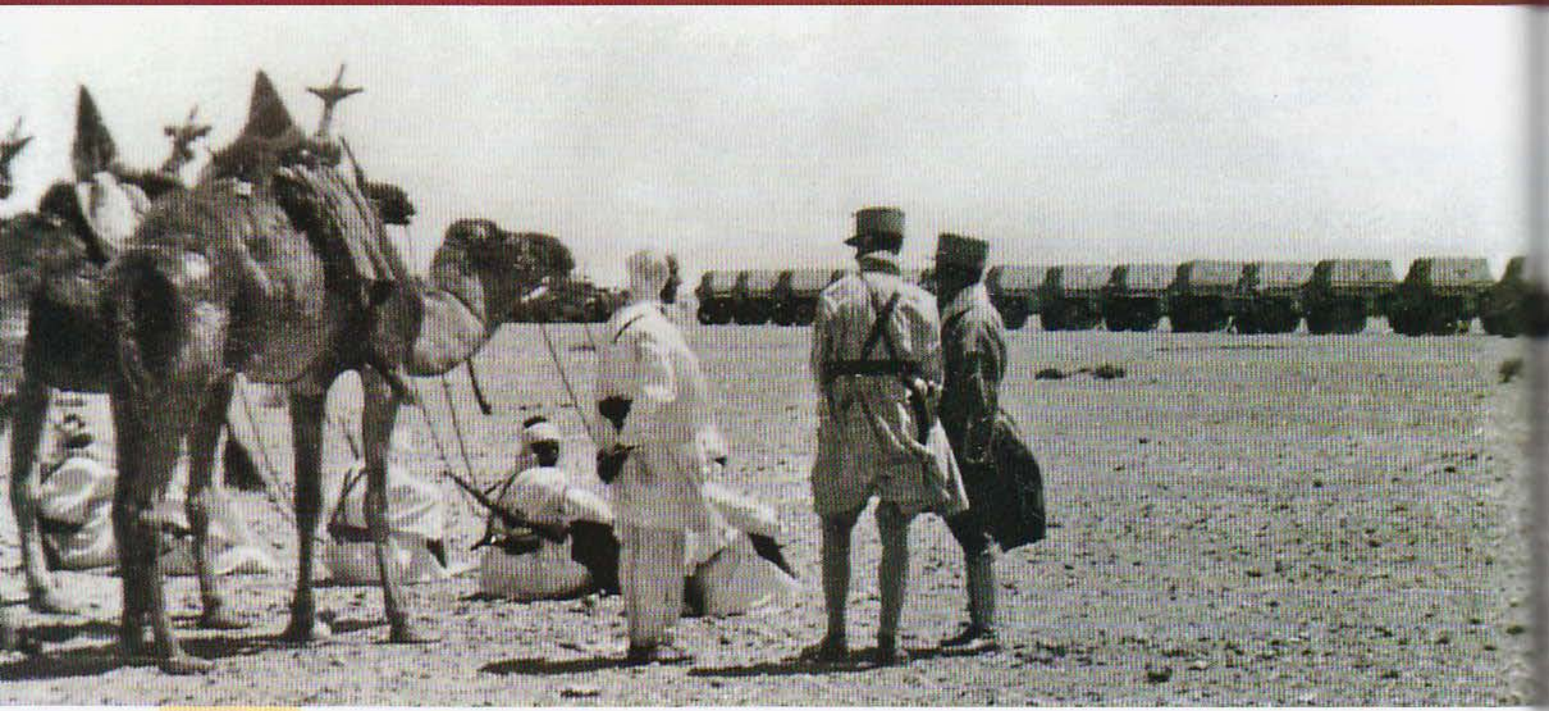
Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Le camouflage d'usine Panhard apposé sur les AMD TOE et sur les camions blindés 179 présente des variantes dont nos dessins et photographies donnent une bonne idée (➠ *autres exemples, GBM 77 pages 63-64*).



Camion blindé Panhard 179
Profil tiré de la photographie du haut de la page. Tous les camions blindés de la CA/1er REI ont été dotés, par les soins de l'unité, de grillages légers. L'insigne de portière peint sur un carré blanc apparaît parfaitement sur une autre photographie non publiée ici. Le grand numéro blanc est spécialement utile pour permettre aux combattants à pied de retrouver du premier coup d'œil leur voiture. Autre détail notable, des barrettes rectangulaires blanches sont peintes sur le panneau arrière de la carrosserie. Elles correspondent probablement à la position de chaque véhicule dans sa section.

Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



À Tindouf en 1934, avant de défiler devant le général Huré, le bel alignement des quinze voitures Berliet VUDB du 4/1^er RCA. Les méharistes au premier plan illustrent à merveille la présence des compagnies sahariennes dans la colonne Trinquet.
(Coll. P. Touzin)

transportés par camions provenant du sous-groupement Marratuech et venant de Tamanart, cependant que les unités motorisées du colonel Trinquet poursuivront les dissidents dans la direction du sud-ouest, jusqu'à l'embouchure du Draâ.

Le 9 mars, le sous-groupement Trinquet prend le départ pour cette sorte de handicap qu'il va gagner et dans quel style ! Le 10, il dépasse les campements ennemis, poursuit sa course sans s'arrêter et finit par établir le barrage le 11 mars, sur le Draâ, à Mechra-Chamnar : les dissidents et rebelles sont complètement tournés.

Pendant ce temps, le détachement Gastey [1^er RCA [3] et goums sur camions] *progresse en brûlant les étapes, et le 11 mars, les sahariennes entrent en liaison avec les motorisées au col du Kheneg-du-Draâ.*

Les ennemis ne sont plus seulement tournés : ils sont totalement encerclés. Ils n'ont plus qu'à se soumettre. Ce qu'ils font les jours suivants.

Le 12 mars, des patrouilles de sécurité et de police nettoient le Djebel Bani et la basse vallée du Draâ jusqu'à l'Atlantique, et le 13, les opérations sont considérées comme définitivement terminées. »

Trois jours avant, le général Huré adressait par télégramme au général Giraud un ordre du jour à diffuser à ses troupes. Le 13, Giraud était nommé général de division et célébré comme un « caïd », selon l'expression consacrée, tout comme l'était le colonel Trinquet.

La dernière étape de la pacification s'achève sur un succès complet, dû pour une large partie « *à l'effet formidable produit sur les ennemis par l'entrée en scène des unités motorisées, dont les exploits furent vite connus de tout le pays encore insoumis.*

Partant d'Aqqa le 21 février, le colonel Trinquet se trouvait, le 10 mars, à 350 kilomètres de sa base de départ, ayant accompli un raid formidable dans un pays peuplé d'ennemis bien armés, mais par contre à peu près dénué de ressources, et totalement dépourvu de moyens de communications [...].

En vingt jours, les sous-groupements Trinquet et Marratuech ont soumis 13 000 familles de sédentaires, représentant environ 150 000 personnes, qui ont versé aux officiers des affaires indigènes 2 500 fusils.

Il faut ajouter aux chiffres de ces premières statistiques, ceux des tribus étrangères à l'Anti-Atlas, soit les éléments Aït-Ghebbaches et Aït-Hammous réunis, environ 4 000 personnes, qui versèrent 1 200 fusils. »

Ordre du jour du 10 mars 1934

PC de Tiznit. Ordre général.

Après une poursuite ardente, menée sur 150 km, couverts en trois jours, vraiment admirable par la conception du chef, le général Giraud, qui l'a déclenchée, avec sûreté et à propos, par la magnifique énergie du colonel Trinquet, qui l'a conduite en vitesse et sans désemparer, par la vigueur, l'extraordinaire effort si généreusement donné, l'enthousiasme, la foi dans leurs chefs des troupes qui y ont participé, les Aït-Hammous, en dissidence depuis plus de vingt ans, qui se proclamaient irréductibles, dont les coups de main dans nos lignes nous furent si souvent cruels, cernés de toutes parts, viennent de se rendre à merci, sans que nous ayions un seul deuil à déplorer. Les autres nomades du désert suivront. Désormais, la Paix française régnera jusqu'aux rives du Draâ.

Résultat heureux, pour une très belle œuvre qui restera un modèle, menée à la française, en vitesse, avec foi, dans la confiance réciproque des chefs et des soldats.

Aux troupes magnifiques de la poursuite véhémente et passionnée entre Noun et Draâ, à leurs chefs admirables, j'adresse mes félicitations enthousiastes, mon salut chaleureux, l'expression de la fierté que j'ai de les commander.

Signé : Huré

UN AVIS AUTORISÉ SUR LES UNITÉS MOTORISÉES

La partie la plus surprenante de l'ouvrage-reportage d'Henry Clérisse n'est pas dans la narration d'une brillante campagne sur une terre chérie par l'auteur, mais dans ses observations sur les unités motorisées, leur matériel et leur emploi. Les développements sur ce thème que l'on trouve dans *Le Sous mystérieux* relèvent du rapport d'utilisateur, autant que du plaidoyer avisé en faveur d'un moyen de combat nouveau.

Un véritable rapport de professionnel

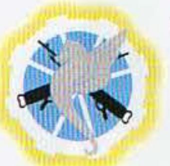
Comme Henry de Clérisse prend soin de l'expliquer en préambule, il « *présente, avec l'impartialité la plus grande et l'indépendance la plus absolue, le matériel* [...] *et les critiques succèdent aux louanges.*

Les véhicules ont été employés dans des conditions nouvelles, en des terrains difficiles, hérissés d'obstacles naturels particulièrement pénibles à franchir : bancs de rochers, de sables inconsistants, de galets aux tranchantes aspérités, montées abruptes, descentes à pic, entonnoirs, etc. Il est donc normal que les meilleures voitures aient eu à enregistrer quelques accidents mécaniques. Cependant, les proportions dans lesquelles les

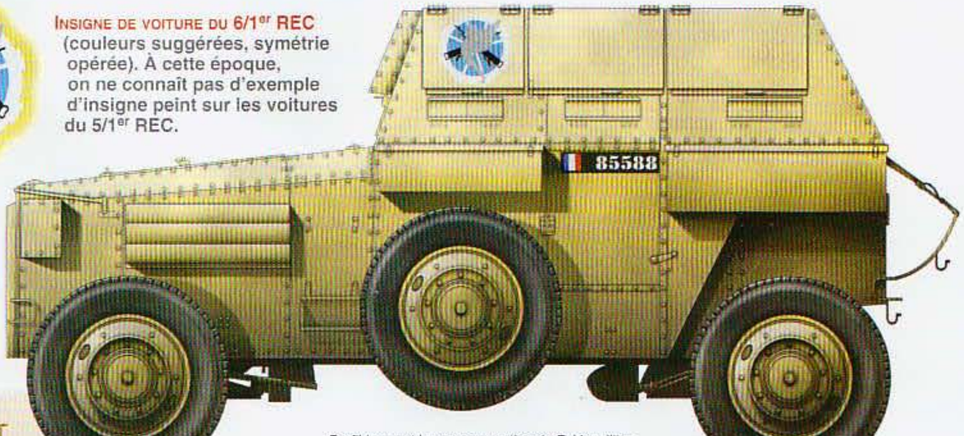
---

NOTES

[3] Le 1^er RCA n'a engagé que trois escadrons (→ *tableau p. 57*), son 3^e escadron est alors en cours d'équipement sur AMD. En outre, le JMO du 1^er RCA indique que seuls les 1^er et 4^e escadrons ont effectivement été employés « *vers l'avant* ». À l'issue de la campagne, les kilométrages réalisés par les éléments engagés du 1^er RCA sont impressionnants :
État-major : 1 740 km
1^er escadron : 1 630 km
2^e escadron : 1 390 km
4^e escadron : 1 740 km.



Insigne de voiture du 6/1er REC (couleurs suggérées, symétrie opérée). À cette époque, on ne connaît pas d'exemple d'insigne peint sur les voitures du 5/1er REC.



Profil Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

La voiture blindée Berliet,
vue en 1934 par Henry Clérisse

Évoquant la **voiture de prise de contact Berliet VUDB** sans la désigner autrement que « *la Berliet* », Clérisse indique qu'elle « *ne dispose que de la marche avant. Mais ses quatre roues sont motrices, elle est plus légère que les autres modèles, et d'un plus faible empattement. Sa conception est ingénieuse, cependant elle ne possède pas de tourelle, et pour tirer, il faut changer de place le fusil mitrailleur. Si l'équipage veut " voir ", il est forcé d'ouvrir les volets, ce qui est parfois dangereux... Son rayon d'action ne dépasse pas 200 kilomètres (aller et retour). Enfin, répétons-le, ingénieusement conçue dans l'ensemble, sa fabrication n'est pas irréprochable. Sur 15 Berliet employées* [1], *toutes ont été accidentées.*

Nombreuses ont été les ruptures de pièces de direction. Les mécaniciens des ateliers volants ont dû travailler des nuits entières pour les réparer et les remettre en état de poursuivre l'offensive. »

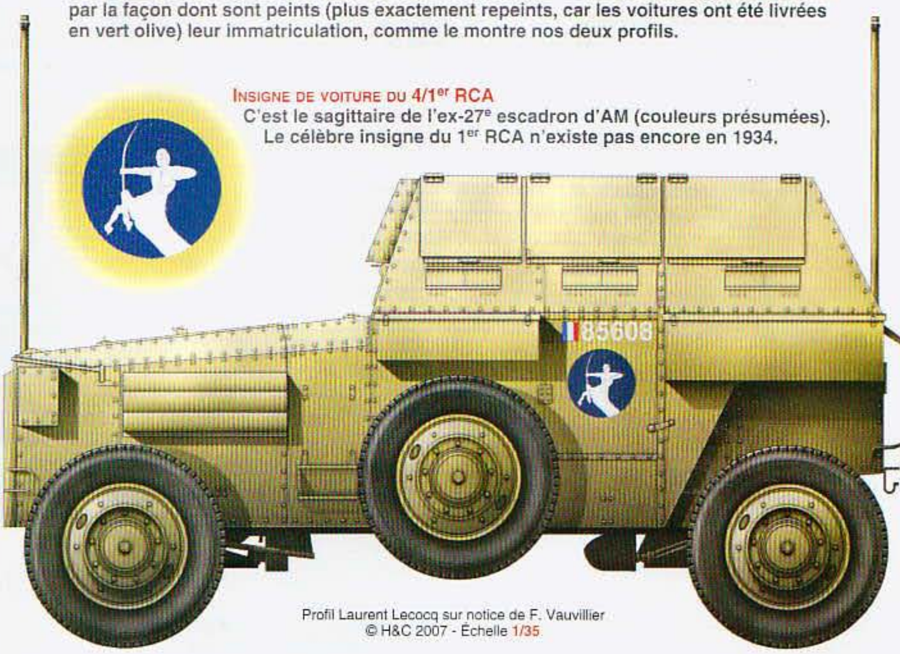
Écho de l'opinion des utilisateurs, les critiques que Clérisse porte à « *la Berliet* » ne sont pas bénignes, mais l'on sent que l'auteur se retient d'attaquer trop directement le grand constructeur lyonnais dans cette fabrication aussi novatrice pour l'époque (quatre roues motrices sur un véhicule « léger » à vocation tous terrains) que mécaniquement complexe. En préambule de son ouvrage, Henry Clérisse est, sans le citer nommément, beaucoup plus mordant et incisif vis-à-vis de Berliet (➠ *page 62, première colonne et note 4*).

---

[1] Clérisse ne compte ici qu'un des deux escadrons du 1er REC. En réalité, trois escadrons (1er RCA et 1er REC), regroupant la quasi totalité des 50 VUDB livrées à l'armée française, ont participé aux opérations.

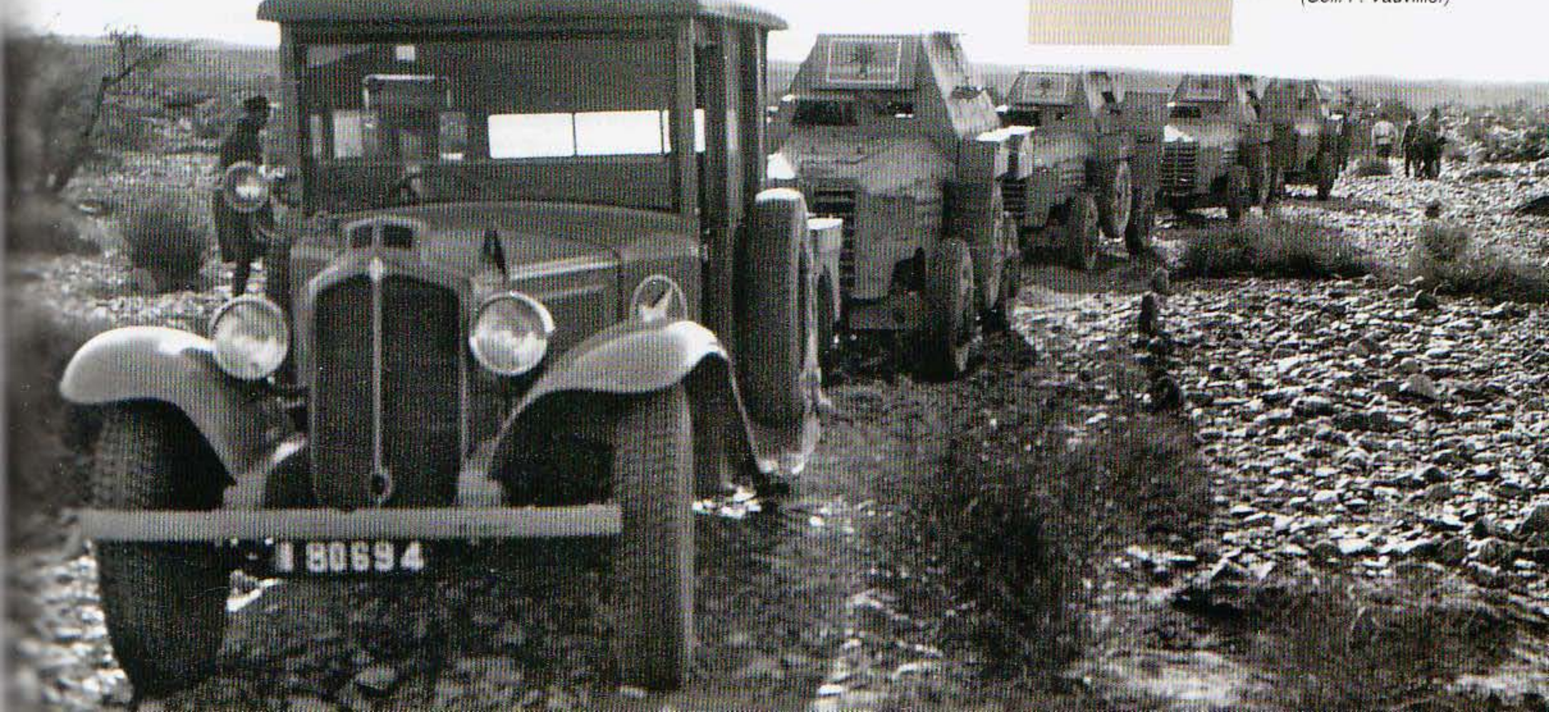
Voiture de prise de contact Berliet VUDB
C'est numériquement le modèle de voiture blindée le plus important employé durant les opérations. On trouve la VUDB aussi bien à la légion (deux escadrons, *ci-dessus*, voiture 85 588), que chez les chasseurs d'Afrique (un escadron, *ci-dessous*, voiture TSF 85 608). En février 1934, les VUDB sont engagées sous une livrée ocre jaune clair. Outre les insignes, les véhicules du 1er REC et du 1er RCA se distinguent entre eux par la façon dont sont peints (plus exactement repeints, car les voitures ont été livrées en vert olive) leur immatriculation, comme le montre nos deux profils.

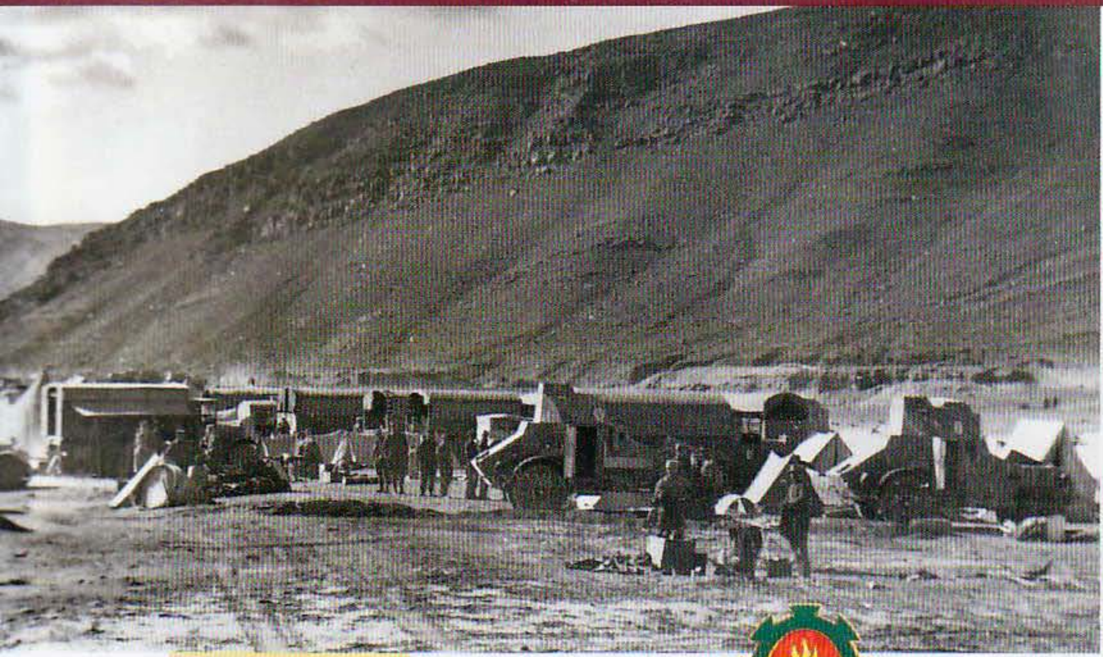
Insigne de voiture du 4/1er RCA
C'est le sagittaire de l'ex-27e escadron d'AM (couleurs présumées). Le célèbre insigne du 1er RCA n'existe pas encore en 1934.



Profil Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

Opérations de 1934 : « *Convoi d'autos blindées circulant le long de l'oued Draâ, à la poursuite des Aït-Hammous* ». Précédé d'une voiture de grande liaison saharienne Renault PG 5 80 694, nous voyons un peloton de quatre Berliet VUDB du 6/1er REC. L'inscription visible de part et d'autre de la grenade n'a pu être identifiée.
(Coll. F. Vauvillier)





« *Bivouac de la légion à Taghjicht.* » **Au premier plan à gauche, un camion atelier Laffly et deux AMD Panhard TOE de la CA/1er REI. Au second plan, les camions bâchés et les tentes.** *(Coll. P. Touzin)*

INSIGNE MÉTALLIQUE de la CMA/4^{e} REI, avec son autruche, symbole de rapidité.

véhicules des différentes marques ont eu recours au stock de pièces de rechange nous permettent d'apprécier la valeur effective du matériel engagé [4].

Certains fournisseurs ont été et sont encore "imposés" à l'armée [4]*. Il faut que ces pratiques cessent définitivement. Il ne faut plus que les défaillances d'un matériel de qualité plus ou moins bonne, de fabrication plus ou moins soignée, soient compensées par les efforts surhumains et inhumains que doit fournir un personnel admirable.* »

Puis Clérisse entre dans le détail du sujet : « *Les unités motorisées employées au cours des dernières opérations marocaines, ont utilisé trois types de voitures à vitesses démultipliées : Panhard-Levassor, Berliet et White-Laffly. Dans l'ensemble, le matériel a tenu plus qu'on en attendait. Les ateliers volants ont pu procéder, sur place, à toutes les réparations. Sept tonnes et demie de pièces de rechange furent utilisées par les mécaniciens. Étant donné le nombre des véhicules engagés, les conditions de la progression qui s'effectua en terrain varié, extrêmement difficile, les résultats de l'expérience sont concluants : les unités motorisées constituent une arme de premier ordre, mais une arme qui devrait être encore perfectionnée.* »

Le rêve de la standardisation

Abordant alors la question de la voiture de combat future pour les TOE [5], Clérisse rêve à la standardisation : « *L'idéal serait de parvenir à créer une voiture standard, réunissant les qualités et les avantages (matériel et dispositif), des trois types précités.* [...]

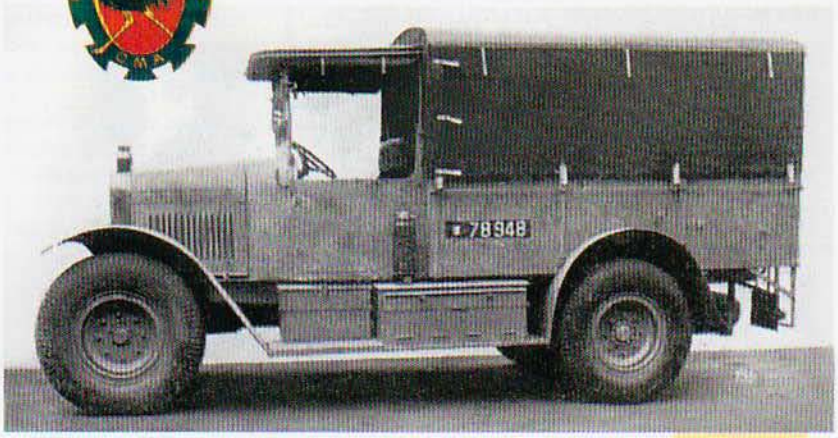
Chacune des voitures employées a, sur ses rivales, certains avantages qu'il serait ridicule de méconnaître. Si, actuellement, la Panhard-Levassor est l'engin le plus moderne, celui qui apparaît le plus apte à rendre les services que l'on attend d'une motorisée, le pont Laffly avec ses six boulons est tout simplement impeccable et pourrait servir de modèle, et la Berliet est d'une très belle et très ingénieuse conception. [...]

Si l'on parvenait à réaliser ce type standard, une question particulièrement importante se trouverait singulièrement simplifiée : celle des pièces de rechange. [...]

Alors ?

Le corps des « ingénieurs de l'armée de terre », (encore à créer), ne pourrait-il pas s'attacher à la création d'un type standard de motorisée, qui comporterait des licences... Panhard-Levassor, Laffly, Berliet, etc. ?

Le problème est difficile. Mais ce serait douter du mérite de nos ingénieurs que de les croire incapables d'en trouver la solution. »



Break saharien Laffly LC 2 ▮ 78 948, communément appelé « camionnette », du modèle en service à la CMA/4^{e} REI. La mécanique de ce véhicule est la même que celle de la « White-Laffly ». Sur tous les véhicules sahariens, la carrosserie est en tôle, afin d'éviter le pourrissement et les termites. Peinture ocre jaune clair, bâche gris-vert. *(Coll. F. Vauvillier)*

Défauts à éviter, qualités à rechercher

« *Utilisées au Maroc pour les confins sahariens, contrées pour lesquelles elles n'ont point été spécialement conçues et aménagées,* [les voitures] *gagneraient à être allégées, et, surtout, ventilées, et réfrigérées. Leurs malheureux et courageux occupants ont eu à supporter une température élevée, atteignant parfois 70°.*

Sauf dans les Panhard-Levassor (les voitures les plus récentes), la visibilité est mauvaise. [...]

Les aciers employés ne donnent pas tous entière satisfaction. Il serait souhaitable que, d'une plus faible épaisseur, ils soient, malgré cela, plus résistants.

Les industriels français ne peuvent-ils pas fabriquer, eux aussi, des aciers identiques à ceux qui proviennent des usines américaines ou suédoises ?

Pour répondre à tout ce que l'on exige des motorisées, les moteurs montés sur les diverses voitures devraient être d'une puissance calculée d'après le poids total du véhicule en ordre de marche, sur la base de 10 chevaux par tonne. Les moteurs actuellement en service sont loin d'atteindre ces chiffres.

Les voitures devraient avoir un empattement très court, un moteur plat, doté d'un important système de refroidissement. Leur dispositif de graissage devrait être très soigné. La démultiplication des vitesses devrait faire l'objet de nouvelles études. Les organes devraient être indépendants et facilement accessibles. [...]

Le pneu Veil-Picard a fait ses preuves. Avec ses neuf cents cellules isolées, il est pratiquement increvable.

Une seule remarque pour les colonies ou, bien sou-

NOTES

[4] Deux phrases assassines pour Berliet car : « *Sur 450 véhicules, 120 ont dû être réparés au cours de l'offensive. Les réparations, remplacement de pièces de rechange* [...] *se répartissent comme suit : 15 % Panhard-Levassor, 25 % Laffly, 60 % Berliet.* » Très sévère avec le constructeur lyonnais, Clérisse oublie de signaler que les VUDB ont déjà trois ans dans les roues lorsque débutent les opérations.

[5] Voir aussi GBM 76 pages 58 à 65, *L'AMD Laffly S 15 TOE.*

[6] Les éléments mis ici en gras, le sont par nous.

[7] Sur la radio des TOE, lire GBM 77 pages 60 à 67, *De l'E 26 à l'ER 26 bis*, article d'Aimé Salles.

L'oued desséché et rocailleux du Draâ, mars 1934. Nul étonnement que, sur un tel terrain, les réparations aient dû être fréquentes, en particulier sur les Berliet VUDB qui avaient déjà encaissé trois ans de dur service. *(Coll. P. Touzin)*

vent, les pistes et quelquefois... le sable, tiennent lieu de route, les pneus gagneraient à n'être gonflés qu'à 3,5 et même à 2,5 de pression. Cependant, gonflés à 7,5 (pression pour climats et l'outre-mer européens), les pneus Veil-Picard se sont admirablement comportés. Déchirés par les silex, arrachés par les sables, les « terres pourries », ils ont tenu quand même. Belle invention merveilleusement réalisée.

Les pneus Veil-Picard assurent aux voitures qu'ils équipent une sécurité totale, la possibilité de toujours regagner leur base, en un mot, une supériorité incontestable d'action et de rayonnement.

Vitesse, surprise et métier

« *Au point de vue purement tactique, cavalerie et unités motorisées se sont admirablement complétées ; tour à tour, selon l'état du terrain, elles furent en tête. En Europe, il est certain que les motorisées auraient laissé loin derrière elles la cavalerie.*

***Inspirée par la vitesse** des motorisées, **la tactique employée** [6] a permis de poursuivre sans répit les ennemis et, enfin, de les cerner. Seule, la cavalerie n'aurait jamais pu parvenir à encercler les dissidents.* » Ces quatre phrases écrites en 1934-1935 sur le grand sujet du moment sont certes à placer dans le contexte des TOE, mais il est significatif de noter l'affirmation de Clérisse sur les motorisées et la cavalerie « *en Europe* ».

« *Ajouter à l'actif des motorisées qui ont déjà l'avantage de pouvoir déplacer rapidement une force appréciable de combat, un **coefficient « surprise »**, dont il faut bien se garder de négliger l'effet moral.*

*Les opérations n'ont pu heureusement se dérouler que grâce au concours efficace de l'**aviation d'observation** dont les renseignements permirent, tout d'abord d'étudier le terrain, puis de déterminer les objectifs, et enfin, de deviner les intentions de l'ennemi.*

*Les différentes manœuvres n'ont pu être exécutées qu'en utilisant largement les **installations de TSF** [7] qu'il faudrait encore perfectionner. Leur puissance d'émission devrait être largement augmentée.*

*Il ressort de l'ensemble de ces diverses observations qu'**une armée moderne doit pouvoir disposer d'un corps important de soldats de métier** : aviation, unités motorisées, formations de TSF exigent des hommes " spécialisés ". Pourquoi les unités motorisées ont-elles pu accomplir un tel ensemble de performances ?*

Parce qu'elles avaient à leur bord, des équipages de légionnaires.

On ne forme pas un spécialiste en un an. »

Un plaidoyer de cet ordre, qui fera plus de bruit, venait juste de sortir chez Berger-Levrault. Henry Clérisse a certainement lu *Vers l'Armée de métier*. Mais au-delà de la théorie restera, *devant l'Histoire et sur le terrain*, le grand mouvement tournant des motorisées de Trinquet. Une première que nous n'aurions pas voulu omettre de saluer. ■

LA « WHITE-LAFFLY »

vue en 1934 par Henry Clérisse

« *Les White-Laffly sont des châssis Laffly sur lesquels des carrosseries blindées White ont été montées* », indique notre reporter, en faisant sienne une croyance aussi fausse que parfaitement universelle — chez les utilisateurs à l'époque comme chez les passionnés aujourd'hui [1]. Il s'agit, en termes exacts et officiels, de l'**AMD Laffly 50 AM**.

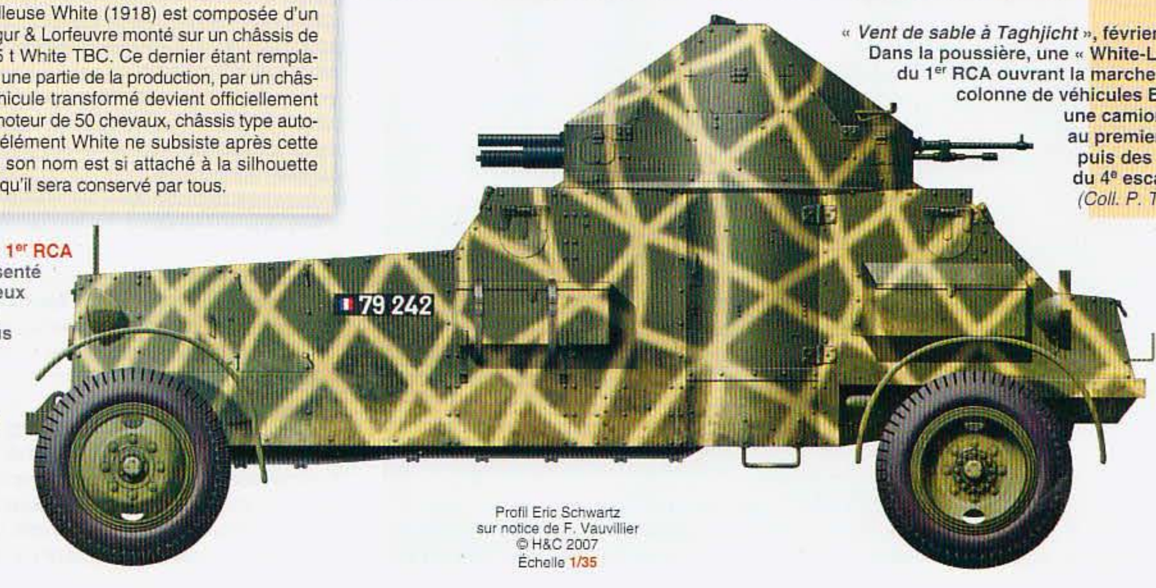
« *Comme les Panhard, les White-Laffly disposent d'un système de marche avant et de marche " inverse ". Très bonne voiture routière, elle n'est pas faite pour le sable. Son moteur est trop rapide : il tourne à 3 000 tours, alors que pour le sable, répétons-le, le régime souhaitable ne doit pas dépasser 2 800 tours.*

Le blindage de ces voitures (8 mm) assure aux équipages une protection parfaite. Leur armement, un canon de 37 et une mitrailleuse lourde, en font des engins redoutables. » Cet armement ne diffère de celui des Panhard TOE que par la mitrailleuse.

---

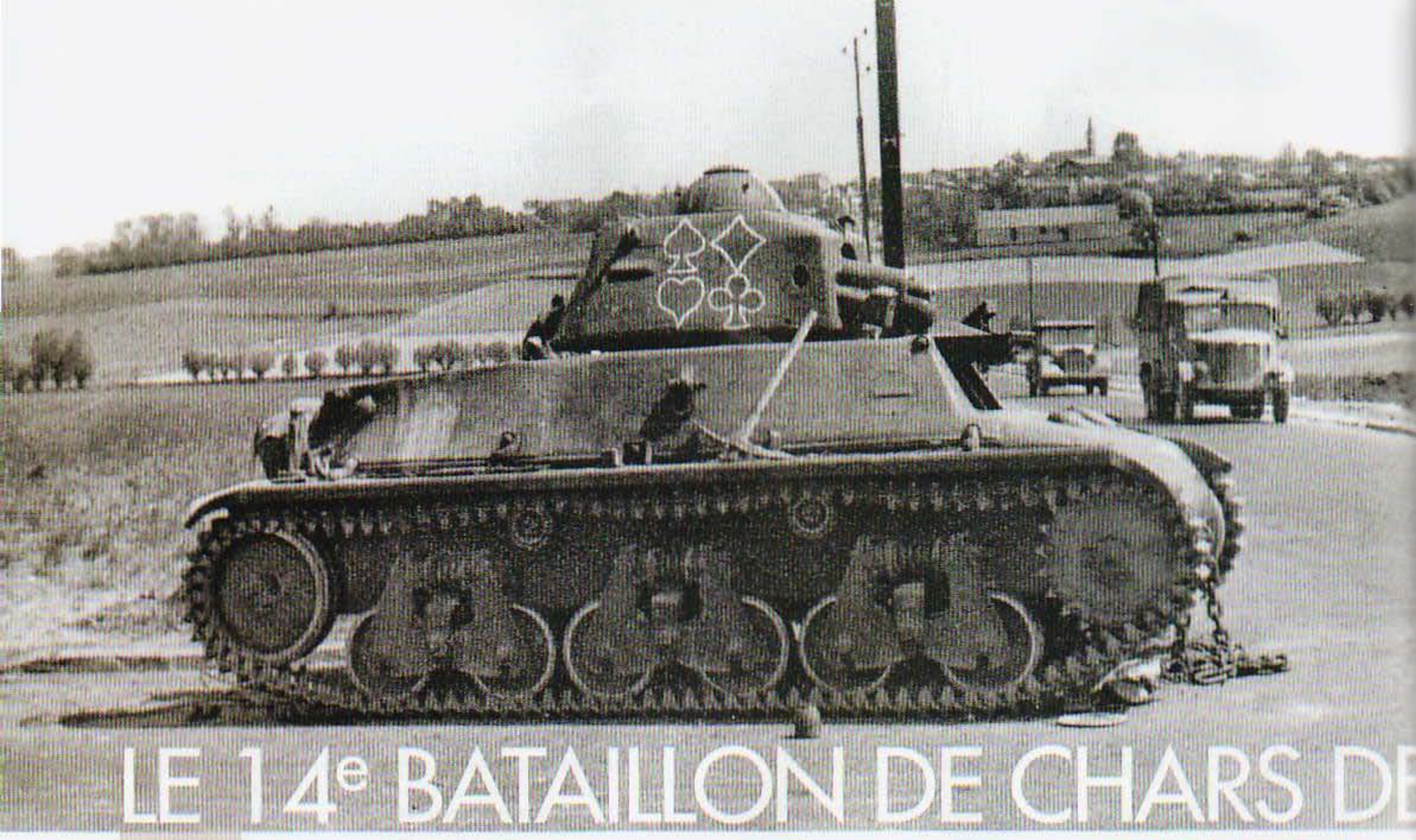
[1] Car l'automitrailleuse White (1918) est composée d'un blindage français Ségur & Lorfeuvre monté sur un châssis de camion américain 2,5 t White TBC. Ce dernier étant remplacé en 1932-1933, sur une partie de la production, par un châssis Laffly LC 2, le véhicule transformé devient officiellement l'AMD Laffly 50 AM (moteur de 50 chevaux, châssis type automitrailleuse). Aucun élément White ne subsiste après cette transformation, mais son nom est si attaché à la silhouette familière du véhicule qu'il sera conservé par tous.

« *Vent de sable à Taghjicht* », février 1934. Dans la poussière, une « White-Laffly » du 1er RCA ouvrant la marche d'une colonne de véhicules Berliet, une camionnette au premier plan, puis des VUDB du 4e escadron. *(Coll. P. Touzin)*



AMD LAFFLY 50 AM DU 1er RCA
Le camouflage représenté ici, dans l'esprit de ceux des voitures Panhard mais notablement plus croisillonné, est inspiré de celui montré sur la photographie publiée page 56. On peut le considérer comme typique pour les « White-Laffly ». La voiture 79 242 appartient au 1er escadron.

Profil Eric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



LE 14e BATAILLON DE CHARS DE

II - LE SACRIFICE SUR L'OISE AVEC LA 2e DCR 17-19 MAI 40

Le Hotchkiss H 39 M 40 486 du capitaine Aiby commandant la 3e compagnie du 14e BCC *(→ profil en couleurs page 69)*, **commandant aussi le bataillon depuis la mort du chef de bataillon Cornic le 16 mai. Il semble que ce char a fait l'objet d'une tentative de remorquage, peut-être lors de la tentative pour rompre l'encerclement à Crèvecœur-sur-l'Escaut ?** *(Coll. S. Bonnaud)*

Une étude de
Stéphane Bonnaud
iconographie
Régis Potié
et de l'auteur

notices des profils
François Vauvillier

Les chars de toute une division cuirassée répartis en minuscules paquets pour défendre les ponts de l'Oise. Voilà ce qui reste pour tenter d'endiguer le flot des Panzer se déversant sur le nord du pays.

Les trois compagnies du 14e BCC sont maintenant bien installées depuis le 16 mai, au rythme de leur débarquement successif, le long des ponts de l'Oise, d'Oisy au nord, à La Fère au sud. Au mieux par section de trois chars, souvent de deux, et parfois même des chars isolés. Les 2e et 3e compagnies font face à l'ennemi au nord (*→ carte page 67*), tandis que la 1re compagnie fait front au sud. Entre les deux groupes s'intercalent des compagnies du 8e et du 27e BCC.

vendredi
17
MAI

Une patrouille mixte H 39 et B 1 *bis* dans Landrecies...

Dans l'après-midi du 17 mai, vers 15 heures, le capitaine Aiby, commandant le bataillon, revient du QG de l'armée à Wassigny où, manquant d'information sur les axes de pénétrations de l'ennemi, l'ordre lui a été donné de mettre à la disposition du commandant d'Astorg, du 5e RDP (dragons portés), quatre chars en vue d'une contre-attaque sur Landrecies en accompagnement de deux chars B du 15e BCC (*Tunisie* et *Mistral*). Deux chars sont prélevés par compagnie (deux à la 2e compagnie, lieutenant Robin et sergent Berton, et deux à la 3e compagnie, sous-lieutenant de Kermadec et aspirant Malliart). Cette « *incursion* » dans Landrecies, dans la nuit du 17 au 18 mai, plus qu'une « *contre-attaque* » au regard des moyens engagés, a déjà été relatée en détail[1].

... et la poussée allemande sur l'axe Hannapes-Tupigny

En cette fin d'après-midi du vendredi 17 mai, vers 18 heures, au PC du bataillon, on apprend également que les chars de la 3/14 qui tenaient le pont de Tupigny ont été détruits et que l'aspirant Lucas et le sergent Meilhon ont été blessés. Le capitaine Aiby envoie alors le sous-lieutenant Baum à Tupigny qui revient vers 21 heures et rend compte de la situation. Il n'y a plus de chars à Hannapes... À Tupigny, il a trouvé un char endommagé (train de roulement), un autre en panne (accumulateur à plat) et le tourelleau d'un troisième char. Plus d'équipages, pas d'infanterie. Voilà ce qui s'est réellement passé ce 17 mai après-midi à Tupigny relaté par le capitaine Faure, de l'état-major du 14e BCC.

« Le char de l'aspirant Lucas et celui du sergent Khorozian gardent le pont tournant. Le char du sergent Meilhon est posté sur la route nationale, face au pont principal (pont Nord). Les hauteurs boisées de la rive Est du canal dominent le village. Soudain vers 17 heures, des chars ennemis armés de canons de 75, qui ont gagné sans être vus les lisières des bois, ouvrent sur les chars français un feu plongeant, quatre coups de 75 immobilisent le char de Lucas, malencontreusement posté dans l'axe de la rue. L'équipage est blessé, le train de roulement détérioré, le tourelleau bloqué. Khorozian embossé derrière une maison échappe aux tirs de l'ennemi. Par-dessus les toits, il tire sur un appareil allemand dont il entrevoit les chenilles à travers les arbres et qui, touché, se replie. Face au pont principal, le char du sergent Meilhon est à son tour pris à parti, on relèvera une dizaine d'impact sur son blindage. Deux chars qui sont en réserve à Hannapes (PC de la 3e compagnie) accourent au bruit du combat (sergent-chef Douard et caporal Herpe). Un tir violent les prend d'écharpe sur la route. Le mécanicien de Douard cale son moteur et ne peut le remettre en marche. Après de vains efforts, Douard fait enlever l'armement et l'équipage rejoint Tupigny à pied. Moins heureux, le deuxième char reçoit un coup de plein fouet qui arrache le tourelleau. Le mécanicien réussit à amener son appareil à Tupigny, mais à l'arrivée plus de trace du caporal Herpe, vraisemblablement enlevé par l'obus. Deux chars sont immobilisés, deux hors d'état de combattre, seul celui de Khorozian pourrait continuer la lutte. Des fuyards franchissent les ponts, notamment des canons de 75 et de 25 isolés. Lucas ne parvient à en retenir aucun. Impuissant, pense-t-il, à défendre seul le village, puisqu'il y a deux passages et qu'il n'y a plus qu'un char, il

---

NOTE

[1] Voir *Chars B au combat*, de l'auteur, H&C 2002, pages 85-86.

CHAR LÉGER HOTCHKISS H 39 N° 40 510 DU 14ᵉ BCC, 2ᵉ COMPAGNIE, 3ᵉ SECTION Cette vue de dessus (➜ *photographie page 66)* met en évidence les marques distinctives de la 2ᵉ compagnie : quatre as blancs de tourelle (deux grands et deux moyens), un as présumé à l'arrière (➜ *GBM 77 p. 17)*, une bande blanche sur le tourelleau, une autre sur la porte de tourelle.

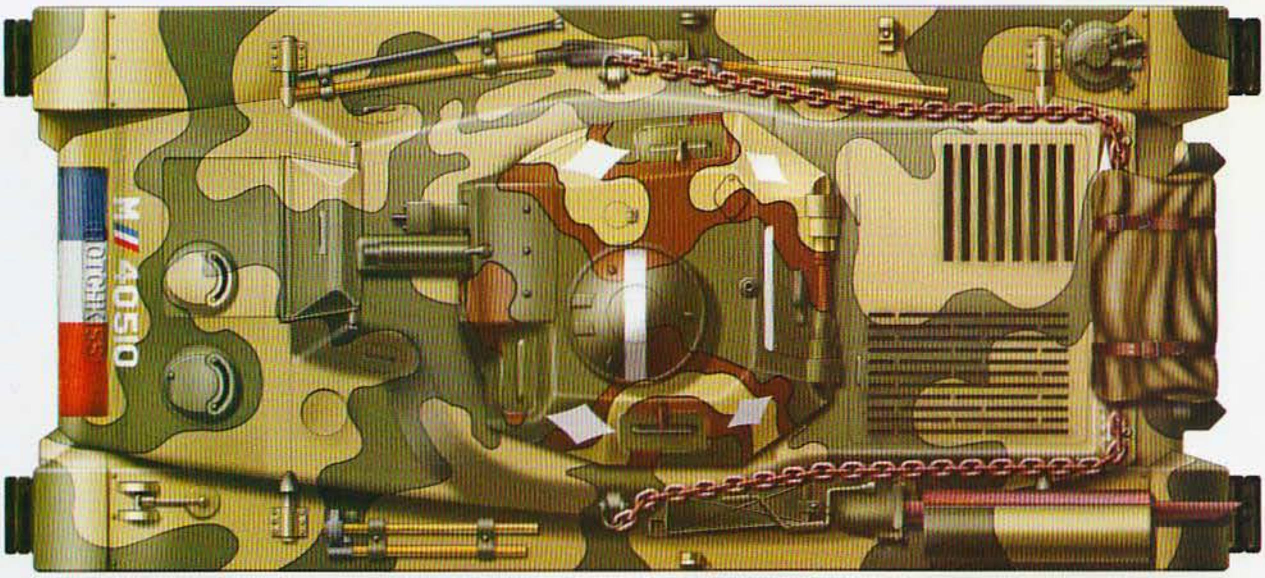


Illustration Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier © H&C 2007 Échelle 1/25

COMBAT HOTCHKISS H 39

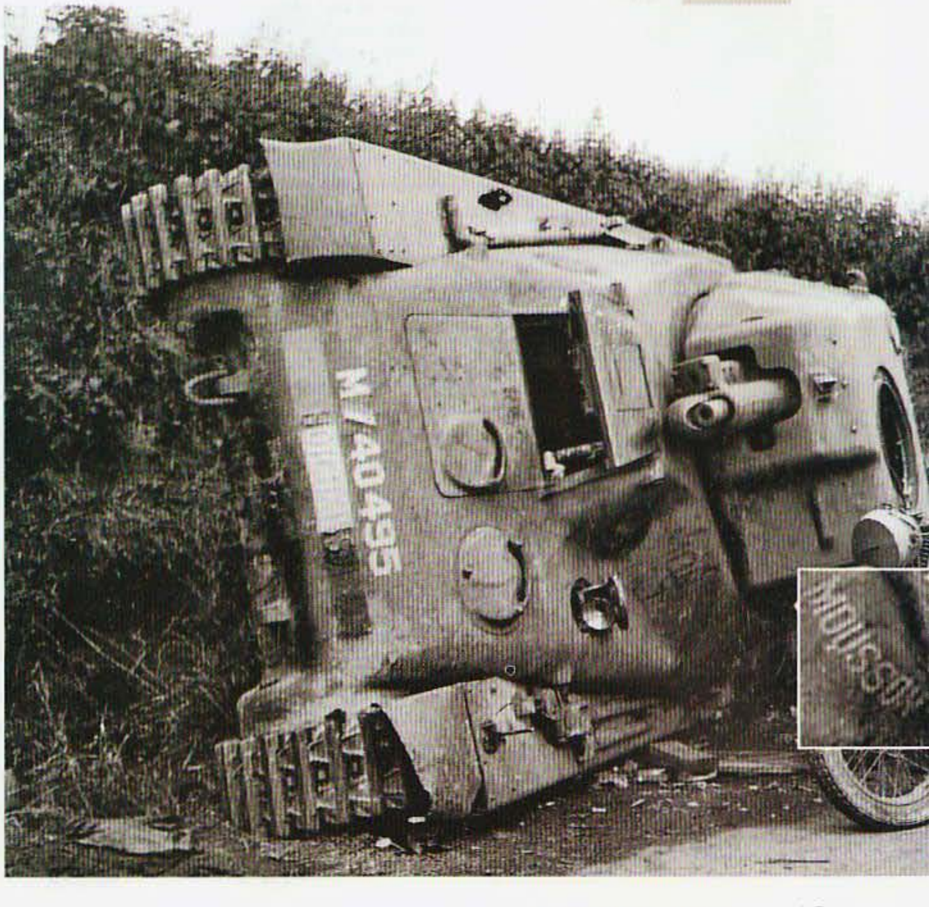
ramène l'appareil de Khorozian auprès de celui de Meilhon. Il essaie de dépanner le char de Douard, mais le tir ennemi ne lui permet pas de l'approcher. De guerre lasse, il prend la décision de se replier sur Bohain ». Il est alors aux environs de 20 h, et ce repli vers Bohain de la section Lucas a d'ailleurs une autre raison. « *Vers 15 heures, un motocycliste de la 3/14, caporal Stourm, a communiqué à l'aspirant Lucas un ordre du sous-lieutenant de Kermadec (commandant la 3ᵉ cie) : " Axe de repli en cas de nécessité Bohain - Péronne - Amiens ". Cet ordre, Lucas l'apprendra à Bohain, ne devait toucher que les échelons, il a malheureusement été porté aux sections de combat. À son arrivée à Bohain, le PC de l'état-major de la 9ᵉ armée demande à Lucas de défendre Bohain avec le seul char de Khorozian et trois fois, son char est déplacé face aux sorties menacées. Sur ces entrefaites, (il est environ 21 h 30), le motocycliste Stourm revient. C'est le capitaine Aiby qui le renvoie. L'aspirant Lucas doit rentrer immédiatement à Étreux. Lucas renvoie Khorozian et le seul char valide, à Étreux. Le capitaine Aiby renvoie le sous-lieutenant Baum à Tupigny avec son char pour surveiller le pont. Il remorque le char en panne pour le mettre à l'abri et la nuit se passera pour lui sans incident. Vers 23 heures, de nombreux chars sont signalés à Étreux, de l'autre côté du pont, par des éléments du 13ᵉ RI qui tiennent le point d'appui. Le capitaine Faure va les reconnaître. Ce sont les 13 chars R 35 de la 2/6ᵉ BCC qui, sous les ordres du lieutenant Dubourg, remplaçant son commandant de compagnie disparu au cours d'une reconnaissance, ont réussi, venant de Belgique, à regagner nos lignes. Ils ne sont pas tous en état de combattre, quelques-uns en remorque, mais au complet. Tour de force inconcevable. Cheminant sans doute dans la zone de sécurité relative qui sépare les axes d'exploitation des colonnes blindées ennemies, ils rentrent de Belgique. Ils ont parcouru plus de 100 kilomètres en pays ennemi, sans rencontrer un allemand. Grâce au colonel Barbe, commandant le 13ᵉ RI, nous pouvons leur donner des vivres et ils renforcent notre dispositif.* »

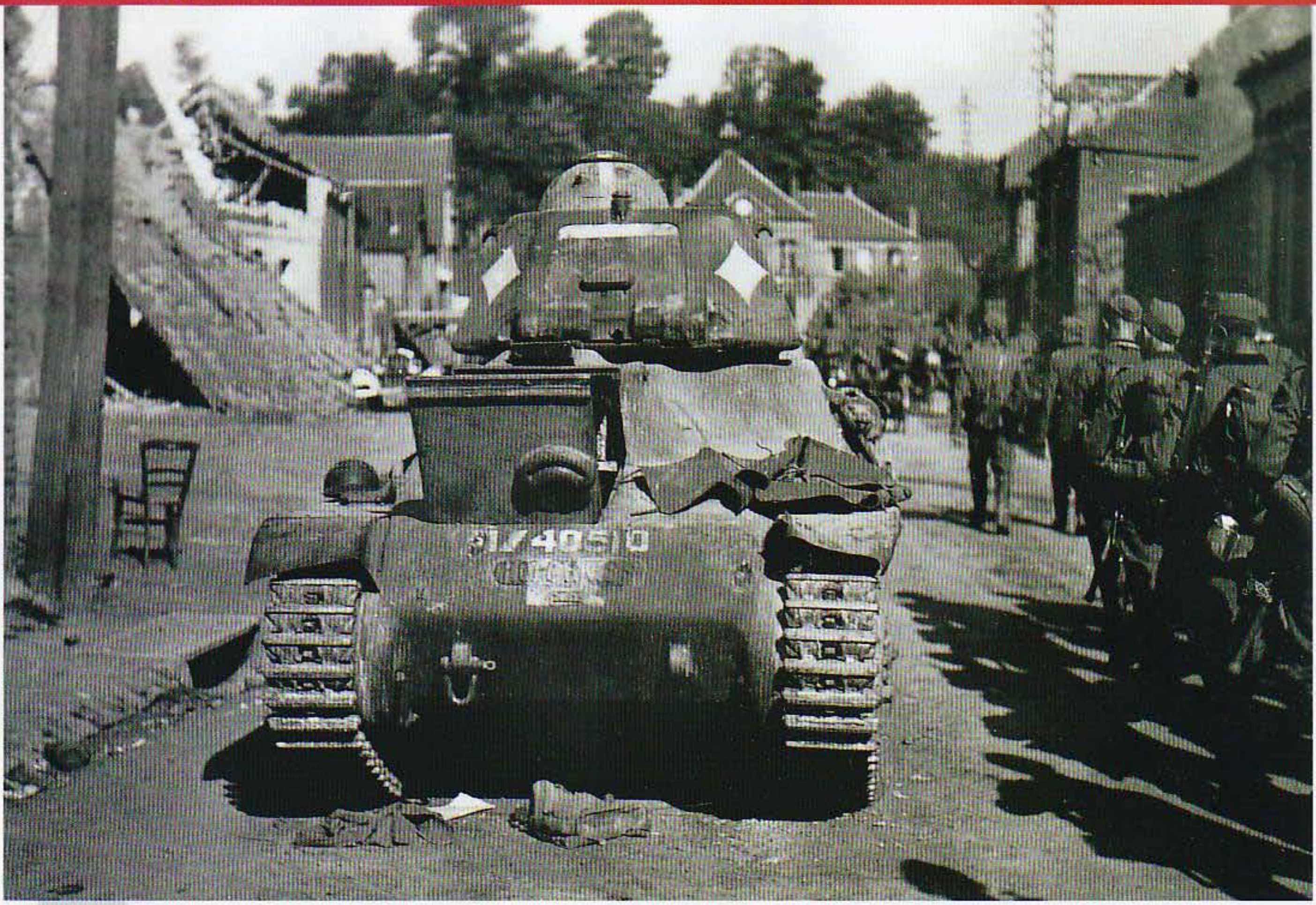
Défendre les ponts sans esprit de recul

samedi
18
MAI

« *Le samedi 18, vers 8 heures, le capitaine revient de Wassigny (PC de la division). Il a reçu l'ordre de défendre les ponts sans esprit de recul. Étreux étant solidement tenu par le 13ᵉ RI et par des éléments d'artillerie, nous pouvons renforcer la défense des autres points de passage et constituer avec la 3ᵉ compagnie, une réserve* » (Faure). Le capitaine Aiby donne au capitaine Faure la mission de rameuter les sections de la 2ᵉ compagnie, Mellerio et Thomas, qui tiennent respectivement le pont du Gard et Oisy (plus au nord), et les quatre chars (vus plus haut) qui doivent être encore à Ors. Après le départ de Faure, le capitaine Aiby a procédé au nouvel aménagement du dispositif. Les chars de la 2ᵉ compagnie, rejoints par les sections Mellerio et Thomas, doivent se regrouper à Étreux ainsi

Le char M / 40 495 *Mousson*, 2ᵉ section (as de cœur) de la 3ᵉ compagnie, ayant perdu son tourelleau. Peut-être est-ce celui du caporal Herpe, porté disparu, enlevé par un obus en tentant de rejoindre ses camarades attaqués au sud, à Tupigny. *(Coll. S. Bonnaud)*





Le H 39 M / 40 510 de la 3e section de la 2e compagnie (➡ *détails des marques distinctives page 65*), **détruit dans le village d'Hannapes dont on peut observer le fronton de l'hôtel de ville en arrière-plan. Ce char est probablement celui indiqué en surveillance du pont, du sergent Yvon Lemeur et du chasseur Baudouin, blessé à cette occasion.** *(Coll. S. Bonnaud)*

que les chars de la 2/6. Ils font leurs pleins et regagnent leurs positions respectives, échelonnés de Vénérolles au Grand-Verly. Au même moment, le 18 au matin, un capitaine du 438e RPi[2] et quelques hommes prennent position dans Tupigny et au bord du canal. Vers 10 h 30, une incursion de chars ennemis sur la rive Est du canal est stoppé par le sous-lieutenant Baum, toujours seul, qui en défend les accès et en tire un à 50 mètres qu'il détruit.

samedi
18
MAI

Une patrouille vers Bois-l'Évêque des 4 Hotchkiss basés à Ors

Dans le même temps, vers 9 h 30, le matin du 18 mai, le général d'Arras (1re DLC) envoie en reconnaissance vers Bois-l'Évêque et la forêt de Mormal, trois des quatre H 39 du 14e BCC présents à Ors ce matin-là, avec pour objectif de s'assurer que la route Le Cateau - Landrecies est encore libre de tout détachement ennemi. Le char de l'aspirant Malliart, retenu à Ors par une légère avarie mécanique (réglage des leviers de direction) participe à la défense de la ville avec les chars B *Tunisie* et *Mistral* du 15e BCC[3] où son mécanicien (chasseur Suire), grièvement blessé à la face, aveuglé par un obus arrivé sur l'épiscope, a continué de conduire surmontant ses souffrances pendant plus de deux heures, avant d'être remplacé par un cavalier du 5e RDP, dans la plus pure tradition des combats des anciens de l'AS ! Malliart rejoint néanmoins Vénérolles vers 15 heures. Très vite, ils vont rencontrer les Allemands qui s'annoncent en nombre. Robin, seul en reconnaissance sur un des trois axes routiers choisis, avec un groupe de dragons portés, parvient à détruire un véhicule tout terrain — d'un perforant à 400 m dans le moteur —, mais il doit faire demi-tour sous peine d'être enveloppé par la manœuvre d'un groupe de huit chars, qu'il identifie comme des PzKpfW III dans son rapport.

Berton et de Kermadec, prévenus, arrivent alors en soutien mais ils doivent tous trois retraiter, en tiraillant jusqu'à Basuel, où ils se regroupent avec les dragons.

Le capitaine Faure arrive et leur donne l'ordre de regagner Étreux où une citerne d'essence les attend, afin qu'ils puissent prendre part immédiatement, à une action en cours sur les ponts du canal de la Sambre. Témoignage de Robin : « *Nous nous mettons en route vers Tupigny, où nous avons reçu l'ordre de nous rendre pour retrouver le capitaine du Crest qui assure la défense du pont de cette localité. Nous passons à Vénérolles où nous voyons la section Thomas installée à la garde du pont* [témoignage de Thomas : « *Ordre m'a été donné par le capitaine du Crest de rester en soutien pour appuyer un bataillon d'infanterie* (commandant Bertrand du 13e RI) *très éprouvé et dont le moral n'est pas au beau, jusqu'au lendemain* (19 mai), *8 heures. Après quoi, je dois me replier sur un axe dont on me donne les villages successifs.*»], *puis nous arrivons à Hannapes. Là, le spectacle n'est pas gai, nous nous y arrêtons. Le char du sergent Le Meur, en surveillance au pont d'Hannapes, a été percé, son mécanicien, le chasseur Baudouin, est blessé à la tête.* »

Le mécanicien pilote, la tête en sang, hurle : « Mon lieutenant, mon lieutenant, je suis mort !»

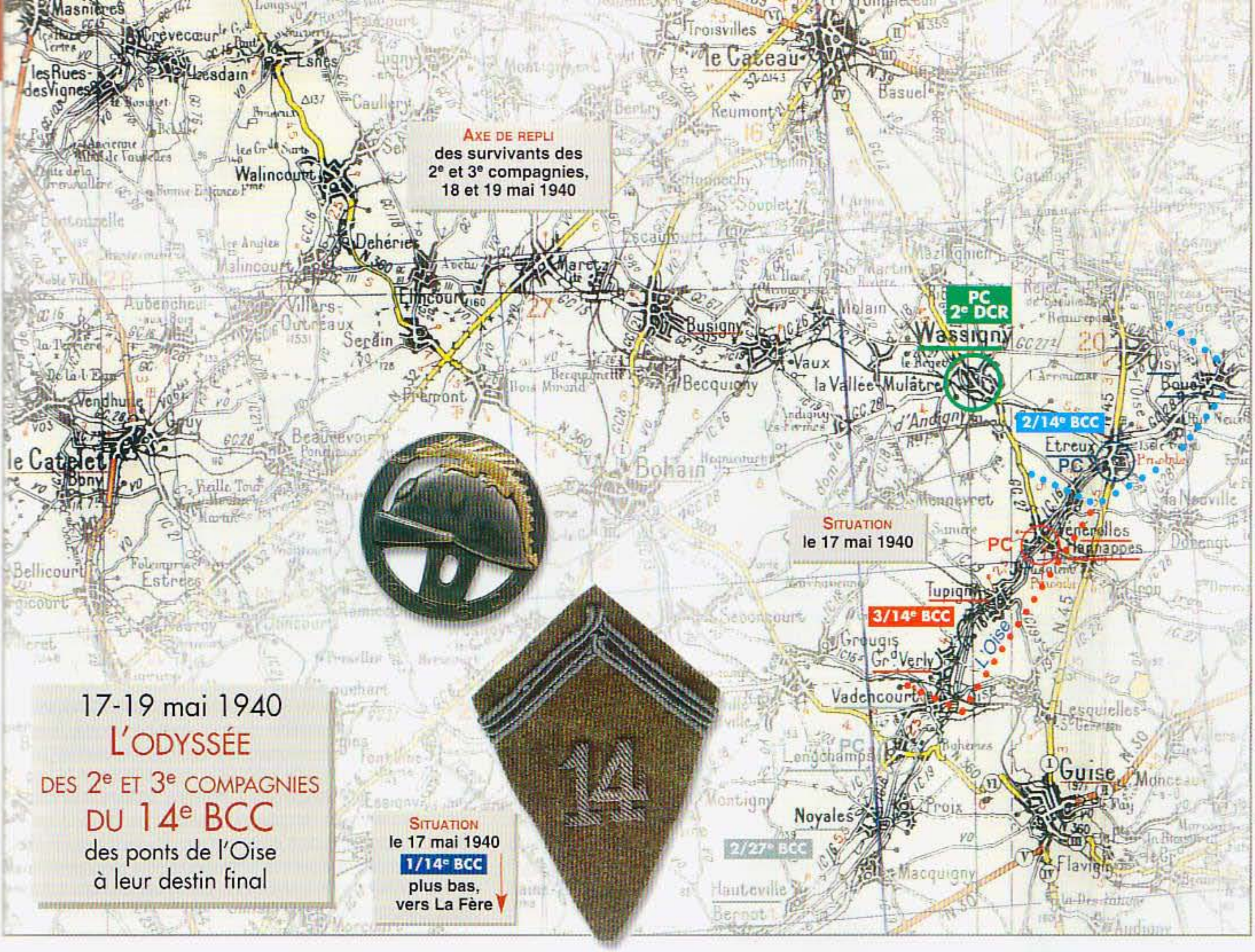
Témoignage du lieutenant Henry qui, parti d'Étreux où il était en réserve PC avec le capitaine du Crest, a rejoint Hannapes vers midi : « *Devant un village qui semble désert, quelques apparitions feldgrau m'obligent à tirer quelques obus. Je fais signe à mon deuxième char, celui de Yvon Lemeur, de venir me relayer, il est midi, nous mangeons peu, nous ne dormons pas depuis 7 jours déjà. À peine a-t-il pris ma place qu'un éclatement brutal, le char violemment secoué, un obus de 90*[4] *tiré en plein volet du mécanicien, Yvon le chef de char sort de sa tourelle commotionné mais indemne. Nous dégageons Baudoin le mécanicien, la tête en sang, mâchoire tranchée et pendante, tête scalpée. "Mon lieutenant, mon lieutenant je suis mort", sa tête*

Notes

[2] Régiment de pionniers. D'autres sources évoquent le 411e affecté à la 1re armée (campagne du 16 mai au 24 juin) et le 438e RPi, affecté en réserve générale dépendant de la DCA, (campagne du 14 mai au 20 juin). Merci à Patrice Bouchery de cet éclairage.

[3] Voir *Chars B au combat*, de l'auteur, H&C 2002, pp. 84 à 87.

[4] Mention assez curieuse. L'on ne sait s'il est fait allusion à un Flak 8,8 cm, ou à un autre matériel mal identifié. La prise de vue ne permet pas de confirmer l'impact d'un calibre aussi gros sur le char, pourtant rapporté par le lieutenant Henry.



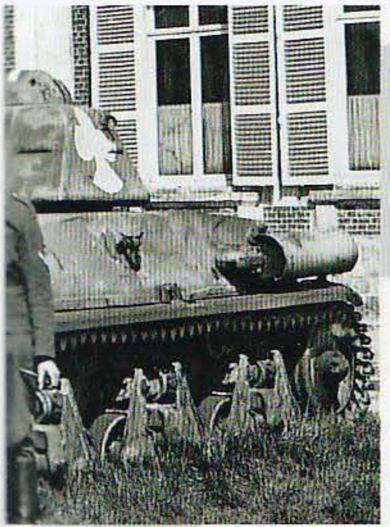
17-19 mai 1940
L'ODYSSÉE DES 2e ET 3e COMPAGNIES DU 14e BCC
des ponts de l'Oise à leur destin final

AXE DE REPLI des survivants des 2e et 3e compagnies, 18 et 19 mai 1940

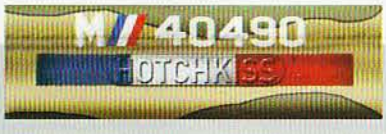
SITUATION le 17 mai 1940

SITUATION le 17 mai 1940 **1/14e BCC** plus bas, vers La Fère

Infographie sur fond de la carte Michelin d'époque, du type utilisé par les combattants. DR

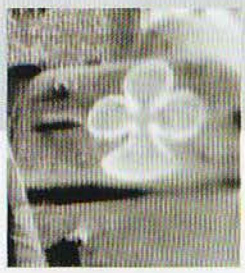


Marque de tourelleau et as de trèfle (dont la peinture rouge a passé à la lumière).

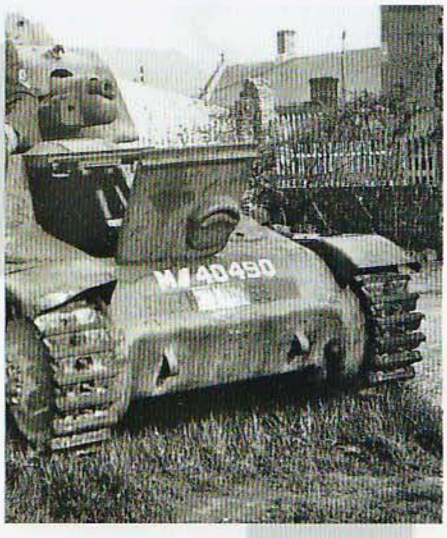


Bande tricolore étroite de la 3e cie.

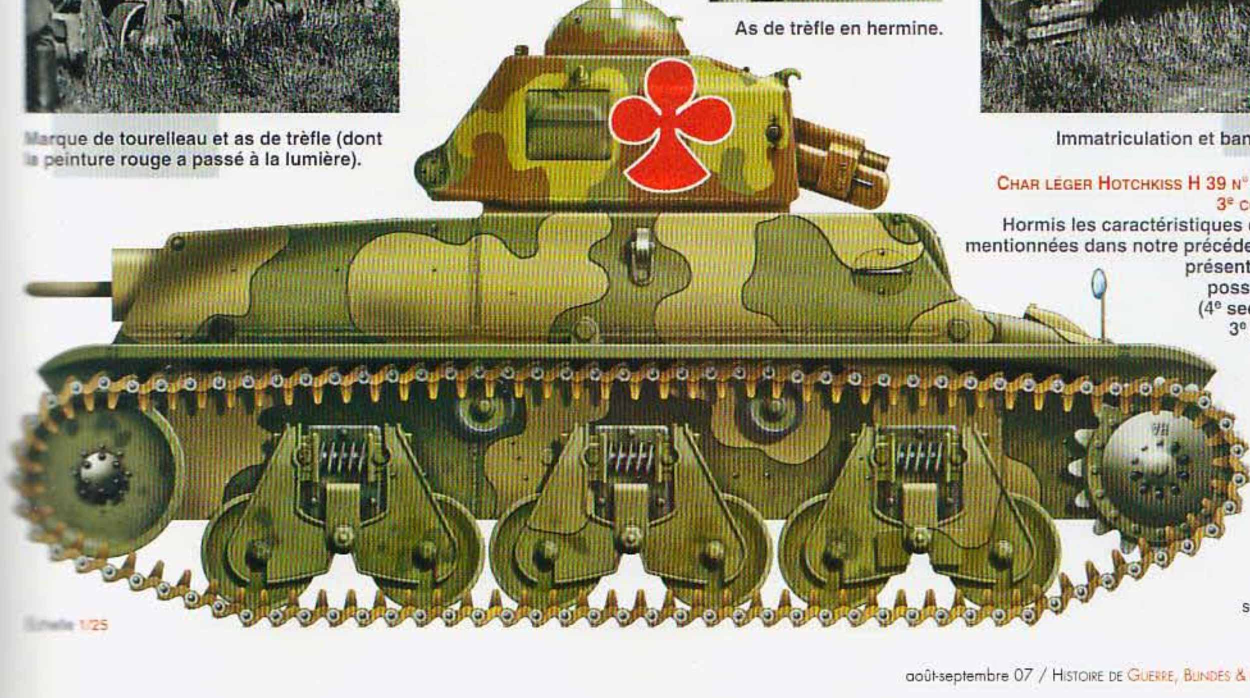
Bien que n'étant pas équipé d'un canon de 37 modèle 1938, le char M 40 490 est indiqué, dans un carnet d'officier de la 3e compagnie parvenu jusqu'à nous, comme étant celui du chef de section. *(Coll. S. Bonnaud)*



As de trèfle en hermine.



Immatriculation et bande tricolore étroite.



Échelle 1/25

CHAR LÉGER HOTCHKISS H 39 N° 40 490 DU 14e BCC, 3e COMPAGNIE, 4e SECTION

Hormis les caractéristiques de camouflage déjà mentionnées dans notre précédent numéro, ce char présente la particularité de posséder un as de trèfle (4e section, rouge pour la 3e compagnie) dont la queue affecte la forme de l'embase d'une hermine bretonne. Sur le tourelleau, la bande blanche diamétrale ne descend qu'à mi-hauteur.

Profil Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007

Le capitaine Jacques du Crest de Villeneuve, commandant la 2e compagnie du 14e BCC, tué au combat le 18 mai 1940, avec son mécanicien le chasseur Alain Derrien, entre Hannapes et Tupigny à bord du Hotchkiss de commandement de la compagnie. Leur char, dont on n'a pas hélas encore retrouvé de photographies, comportait les quatre as disposés comme le montre le profil page ci-contre, mais en couleur blanche pour la 2e compagnie.
(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)

appuyée sur mes genoux. " Mais non, la tête saigne beaucoup mais il n'y a rien de grave ". Avec deux mouchoirs, je maintiens la mâchoire et arrête un peu l'hémorragie ». Puis Robin poursuit dans son rapport : « *Le lieutenant Mellerio est blessé à la main* [perte de plusieurs phalanges]. *Il était avec le capitaine du Crest sur la route de Tupigny. Son char a été percé, il a dû l'abandonner. Il a réussi à revenir jusqu'à Hannapes. Son mécanicien a été tué. Il rapporte que le char du capitaine du Crest est immobilisé sur la route et ne répond plus au feu allemand. Ceci laisse à penser que du Crest et son mécanicien sont grièvement blessés sinon tués* ».

samedi 18 MAI

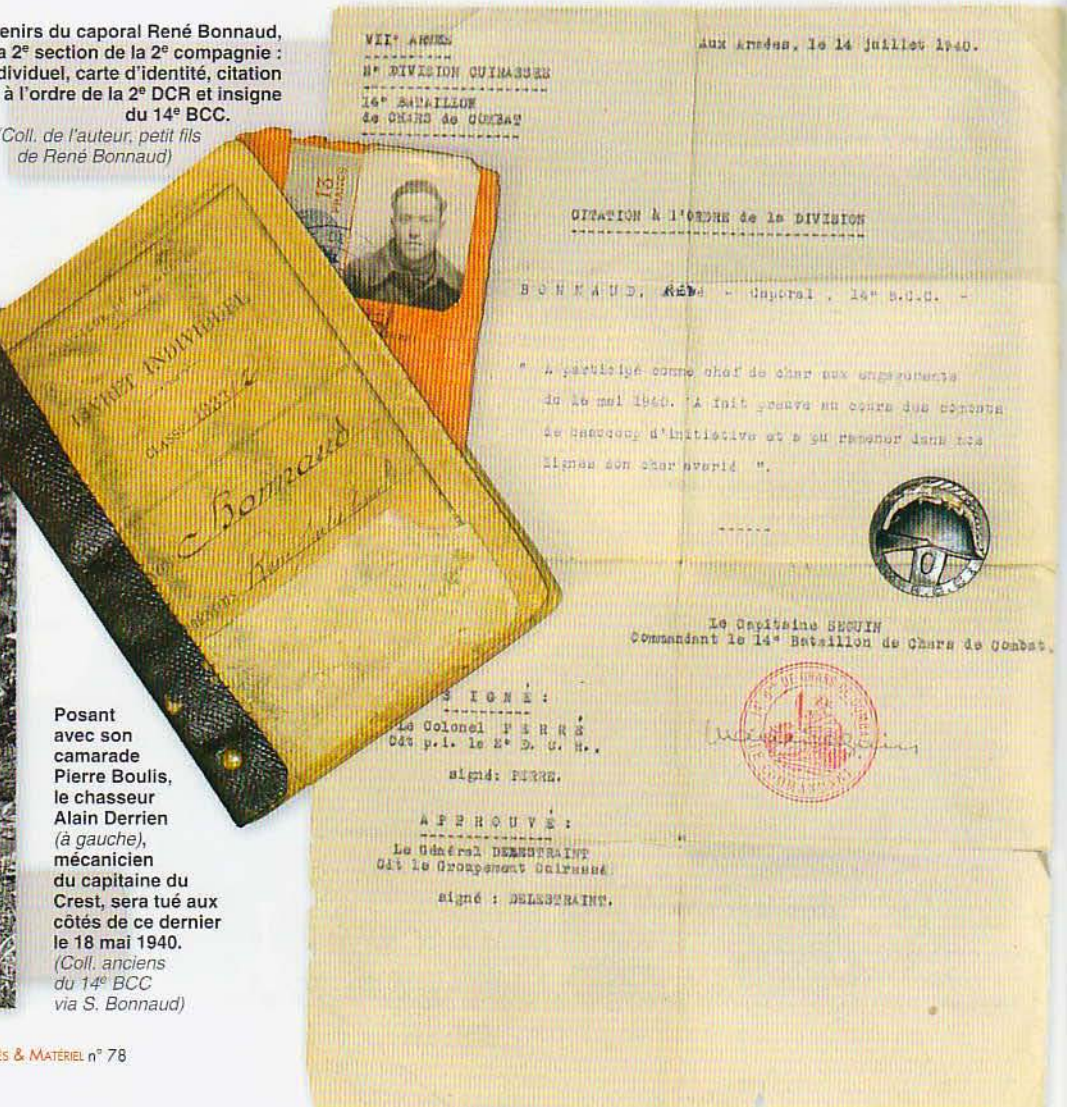
La fin de la 2e section de la 2e compagnie

Voici le témoignage du caporal Auguste Marchand, l'un des survivants de la section Mellerio, de ce combat survenu entre Hannapes et Tupigny, ce samedi-là.

Le 18 vers midi, l'ordre d'occuper Tupigny est apporté par un motocycliste au capitaine du Crest de Villeneuve stationné à Étreux : « *Le char du capitaine en tête (mécanicien chasseur Alain Derrien) suivi du char du lieutenant Mellerio (mécanicien chasseur Angers) puis du char du caporal-chef Marchand (mécanicien chasseur Quéméré) prenne la direction de Tupigny en longeant l'Oise (vers 14 heures). À la sortie du village d'Hannapes sur la route de Tupigny, le char de tête est percé par un canon antichar ennemi et ne répond pas au feu, équipage certainement touché, puis le char suivant est percé à son tour, qui s'immobilise, obligeant ce dernier à faire feu arrêté. Deux autres obus percent alors de nouveau ce char, tuant le chasseur Angers et blessant grièvement à la main, le lieutenant Mellerio. Ce dernier arrive à s'extraire de son char, à gravir sous le feu ennemi un promontoire boisé sur sa droite et, je l'apprendrai plus tard, parvient à regagner Hannapes. M'abritant derrière ces deux épaves, je réduis au silence l'adversaire. Voulant porter secours aux victimes, peut-être seulement blessés ?, je cours jusqu'au char de tête et par la porte de tourelle ouverte, ne peux que distinguer le cadavre du capitaine, écroulé au fond de son char. Subitement, je suis alors pris sous un feu terrible de canons et de mitrailleuses qui m'obligent à regagner mon bord. Je vois alors au sommet de la crête de l'autre côté du canal, plusieurs chars allemands à défilement de tourelle, qui m'attaquent. Je ne peux, de ma position, diriger contre eux un tir efficace. Un peu plus tard, l'infanterie ennemie se camouflant derrière des tas d'herbe essaye de progresser en direction du canal. Je réussis à stopper leur progression par un mitraillage intense à chacune de leurs tentatives. À chaque nette apparition d'un char sur la crête, je le canonne à obus performants. Une fois, je vois une fumée noire laissant supposer un impact. De 14 h à 17 h environ, je contrains l'ennemi à renoncer à toute progression, l'obligeant à rester derrière la colline. Durant tout ce temps, je subis un feu formidable de canons et mitrailleuses lourdes, la peinture se décolle à l'intérieur du blindage et je suis durement incommodé par la chaleur, la fumée et l'odeur dégagée par les douilles vides des munitions tirées. Voyant les munitions et le carburant diminuer, je décide de rompre le contact. Des avions surviennent et larguent plusieurs bombes qui, dans un terrible soubresaut du char, détruisent le train de roulement. Ne voyant que des flammes autour de moi, j'attends une accalmie, et j'abandonne mon appareil en l'incendiant. Une*

> “ Par la porte de la tourelle, je vois le cadavre du capitaine, écroulé au fond de son char ”

Posant avec son camarade Pierre Boulis, le chasseur Alain Derrien *(à gauche)*, **mécanicien du capitaine du Crest, sera tué aux côtés de ce dernier le 18 mai 1940.**
(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)



Souvenirs du caporal René Bonnaud, de la 2e section de la 2e compagnie : livret individuel, carte d'identité, citation à l'ordre de la 2e DCR et insigne du 14e BCC.
(Coll. de l'auteur, petit fils de René Bonnaud)

LIVRET INDIVIDUEL
Bonnaud

VIIe ARMÉE

2e DIVISION CUIRASSÉE

14e BATAILLON
de CHARS de COMBAT

Aux Armées, le 14 juillet 1940.

CITATION À l'ORDRE de la DIVISION

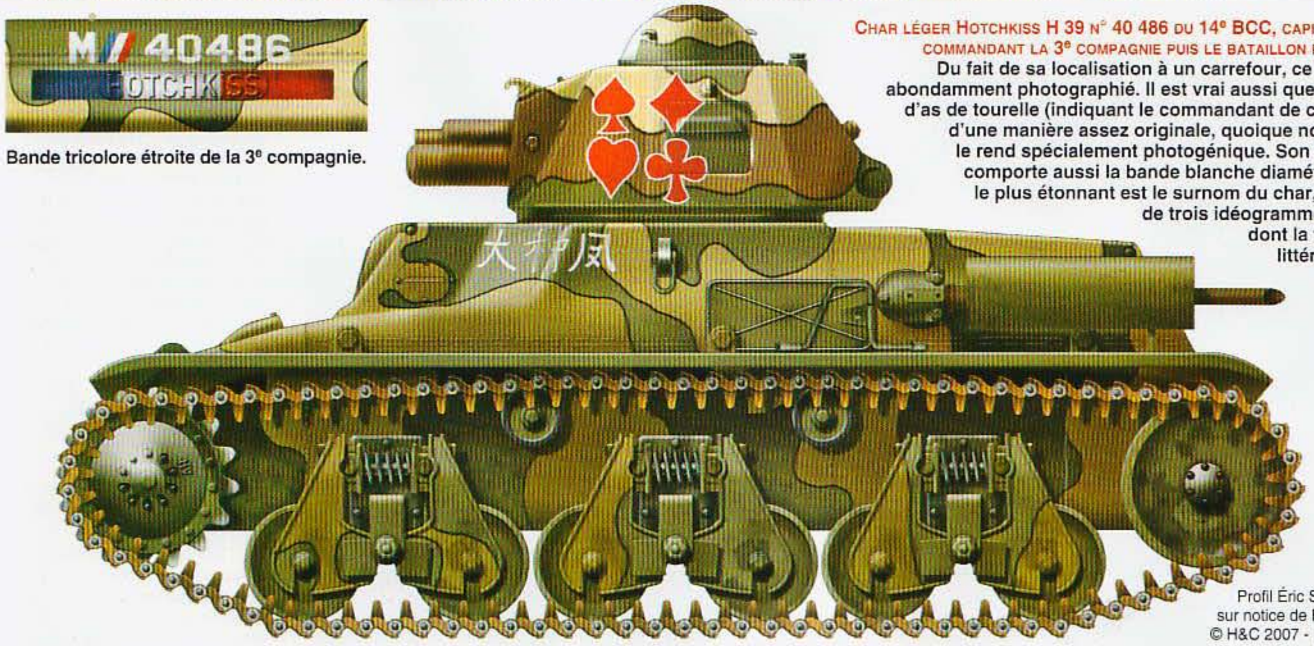
BONNAUD, René - Caporal, 14e B.C.C. -

" A participé comme chef de char aux engagements du 18 mai 1940. A fait preuve au cours des combats de beaucoup d'initiative et a pu ramener dans nos lignes son char avarié ".

Le Capitaine SEGUIN
Commandant le 14e Bataillon de Chars de Combat.

SIGNÉ :
Le Colonel PERRÉ
Cdt p.i. la 2e D. C. R.,
signé: PERRÉ.

APPROUVÉ :
Le Général DELESTRAINT
Cdt le Groupement Cuirassé
signé : DELESTRAINT.



Bande tricolore étroite de la 3^{e} compagnie.

Char léger Hotchkiss H 39 n° 40 486 du 14^{e} BCC, capitaine Aiby, commandant la 3^{e} compagnie puis le bataillon par intérim
Du fait de sa localisation à un carrefour, ce char a été abondamment photographié. Il est vrai aussi que son carré d'as de tourelle (indiquant le commandant de compagnie d'une manière assez originale, quoique non unique) le rend spécialement photogénique. Son tourelleau comporte aussi la bande blanche diamétrale. Mais le plus étonnant est le surnom du char, composé de trois idéogrammes chinois dont la traduction littérale, plutôt obscure, donne *« grand automne phénix »*.

Profil Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/25

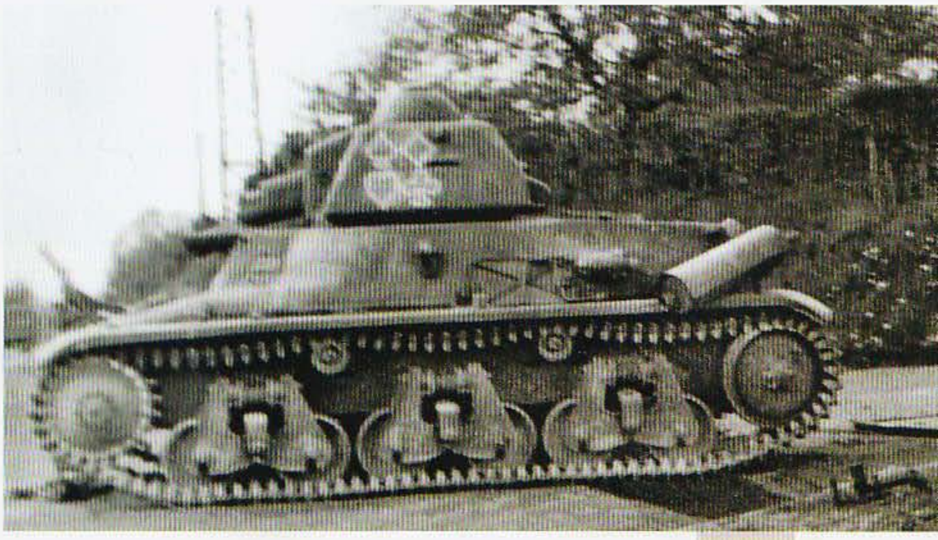
fois dans le fossé, nous nous éloignons du combat, légèrement blessés au visage et aux mains avec mon mécanicien et nous nous replions vers Wassigny où je récupère un char Renault R 35 [de la 2/6^{e} BCC ?] *dont le chef a été tué. La tourelle est trouée mais en état de marche, la cargaison de munitions et carburant presque complète et l'armement en l'état. Le capitaine du Crest de Villeneuve nous a ordonné la veille, le 17 mai, qu'en cas de dislocation, nous devions nous efforcer de rejoindre Péronne pour retrouver les véhicules autos de la compagnie. Ce que j'entreprends de faire à la tombée de la nuit. Je dois néanmoins m'arrêter en raison de l'obscurité* ».

Auguste Marchand et Mathieu Quéméré seront tous deux fait prisonniers le lendemain 19 mai. Robin poursuit : « *Dans ces conditions, je décide avec le lieutenant Henry, de parer au plus pressé. Remarqué, en passant à Etreux, un poste de secours, j'y fais évacuer le lieutenant Mellerio et le chasseur Baudoin* [en side]. *Je poste mes deux chars à commander les routes, d'une part celle qui vient du pont d'Hannapes, d'autre part celle qui joint le pont de Tupigny. Ainsi, du moins nous ne serons pas pris au dépourvu au cas où des blindés allemands franchiraient ces ponts* ». Quant à Henry, son deuxième char est inutilisable. « *J'embarque Yvon Lemeur et je continue à genoux sur son dos, les armes sur l'épaule, visant sans cesse ma tourelle pour suivre l'ennemi par les fentes de visée* ».

Son Hotchkiss détruit sous lui, le caporal récupère un Renault R 35 en état de marche

Dans l'après midi vers 15 h, le capitaine Faure qui en passant par les hauteurs a évité Tupigny, soumis déjà à des tirs intenses, et qui revient de Mennevret et de la ferme Sanière (3 km à l'ouest de Tupigny où il pensait trouver le PC de la 3^{e} compagnie, sans succès) voit alors sur le plateau qui domine le canal à l'Est, progressant en bataille vers Tupigny, un grand nombre de chars allemands (40 à 50). Ils rendent vite la situation intenable au sous-lieutenant Baum qui bloque encore seul les accès dans le village. Son char sérieusement endommagé (train de roulement et moteur), le sous-lieutenant Baum peut néanmoins, en contournant les fermes de la route de Vénérolles, continuer le combat jusqu'à épuisement de ses munitions (il détruit deux chars légers et en endommage plusieurs autres).

Son char tombe bientôt en panne. Il y met le feu et sera fait prisonnier ainsi que son mécanicien (chasseur Moulac) en cherchant à regagner nos lignes. D'autres chars, qui semblent combattre à titre individuel, là où la situation l'exige, arrivent néanmoins à sortir de cet enfer comme nous le rapporte Robin : « *Sur ces entrefaites, le caporal De Pénanster revient de Tupigny. Son char est en piteux état. Il porte de nombreuses traces de balles et d'obus dont aucun cependant n'a percé. Son tourelleau est à demi-arraché, ses deux chenilles à demi coupées. Il a usé toutes ses munitions aussi bien de mitrailleuse que de canon. Il nous dit que la route de Tupigny est balayée par des tirs d'engins camouflés qu'il est impossible d'identifier. Il a tiré sur les emplacements où il a repéré des départs de coups. Lui aussi a vu le char du capitaine immobilisé sur la route. Il dit avoir vu deux cadavres à côté de ce char. On entend des salves d'artillerie dont les obus passent au-dessus de nous en sifflant et doivent éclater dans les bois garnissant les côteaux de la Sambre. Les bombardiers allemands survolent activement la région, bombardant et mitraillant.* »

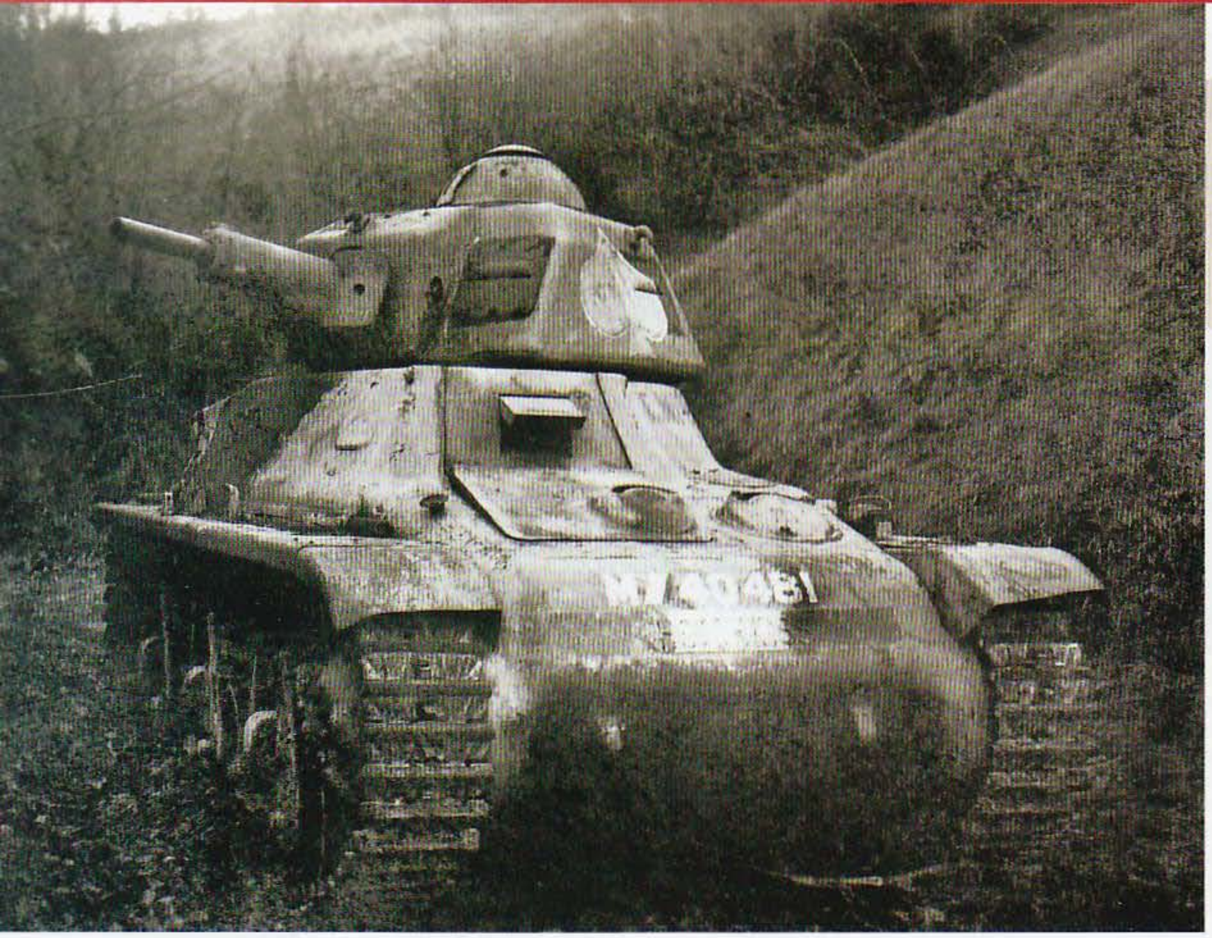


Cette seconde photographie du char M 40 486 du capitaine Aiby, commandant la 3^{e} compagnie (*premier document page 64*), **prise de l'autre coté, permet d'apprécier l'identité du marquage du capitaine, à quatre as rouges. La lecture se fait de haut en bas puis de gauche à droite : pique, cœur, carreau, trêfle, suivant l'ordre du jeu de bridge.**
(Coll. S. Bonnaud)

dimanche
19
MAI

Deux compagnies tentent de rompre l'encerclement

Vers 16 h 30, Aiby va chercher du renfort au PC de l'armée à Wassigny et demande des chars B si possible, pour effectuer une contre-attaque sur Tupigny. Un seul B est disponible (*Tonnerre* du 8^{e} BCC) et c'est accompagné d'un H 39 du 27^{e} BCC conduit par le sergent-chef Flagey et commandé par le lieutenant Alexandre, ainsi qu'au moins



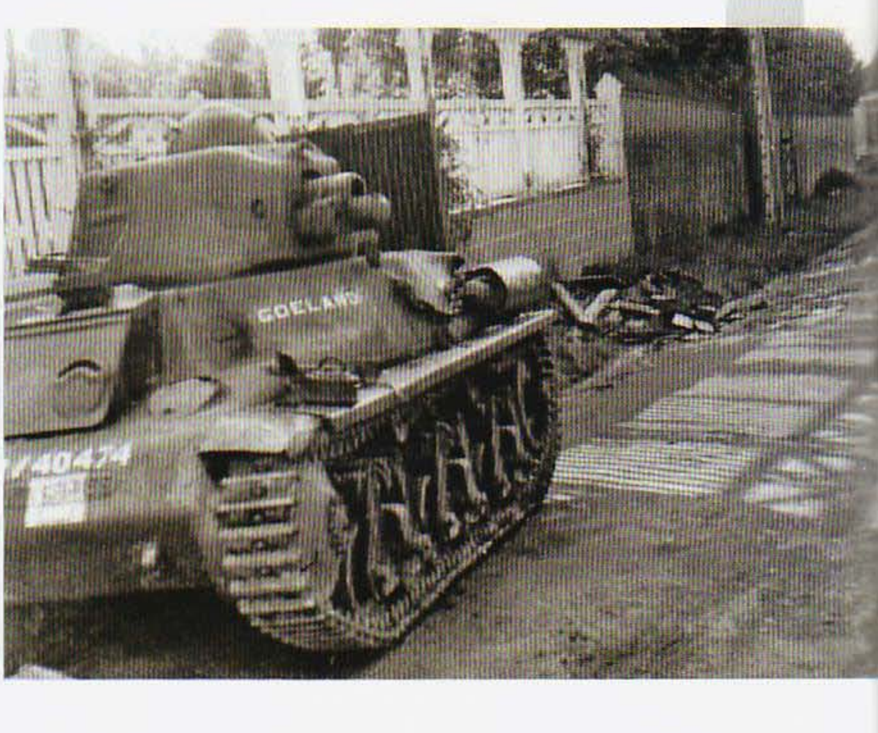
Le Hotchkiss H 39 M 40 481 du chef de la 1re section de la 3e compagnie. Ce char fait partie des quelques appareils du 14e BCC ayant bénéficié du montage d'un canon de 37 SA 38. En principe, chaque chef de section des bataillons légers de DCR devait avoir cet armement au printemps 1940 *(→ détails dans GBM 74 page 78-79)* **mais, au bataillon Cornic, cette première dotation semble n'avoir été réalisée que partiellement.**
(Coll. S. Bonnaud)

deux H 39 (peut-être plus, les sources diffèrent sur le nombre engagé réellement) rescapés de combats précédents, récupérés à la sortie d'Hannapes, qu'ils tentent à leur tour mais sans succès, de forcer le passage. Le char B est détruit ainsi qu'au moins deux H 39, dont celui du lieutenant Alexandre du 27e BCC, qui est blessé à cette occasion. Vers 18 heures, le capitaine Aiby reçoit de la demi-brigade un ordre de repli sur Maretz, le général Giraud souhaite regrouper tous les chars disponibles au Catelet. Préalablement à ce mouvement de repli, « *pour protéger l'infanterie qui a pris position sur les pentes de la Sambre et pour lui prêter main forte en cas de besoin, le capitaine Aiby décide de laisser trois*[5] *chars armés du canon modèle 1938. C'est la section du lieutenant Thomas* [la 1re de la 2e compagnie toujours stationnée à Vénérolles, → plus haut] *qui n'a pas encore donné, qu'il désigne pour cette mission.* » (Robin). Pour le reste des chars à sa disposition, il forme sa colonne dans l'ordre 3e compagnie, 2e compagnie. Char de Kermadec en tête, il monte dans le char de l'aspirant Malliart et part en direction de Wassigny. Il lui reste donc à ce moment là, trois chars de la 3e cie (de Kermadec, Malliart, Roumieux), un char du 25e BCC (Pottier), et quatre chars de la 2e compagnie (Robin, Henry, Berton, de Pénanster), soit huit appareils. « *Je laisse à Thomas, non sans regret, mon char matricule* ***40 479*** *et prends le* ***40 472****. Quittant Thomas, nous prenons par les petits chemins la direction de Wassigny où doit nous être indiqué notre itinéraire. Il est 17 h 30 environ. En cours de route, nous devons abandonner le char matricule* ***40 480*** *de Pénanster dont les chenilles détériorées ont coupé. Nous en emportons la mitrailleuse, la lunette, les épiscopes. Nous devons nous mettre trois dans chaque char. J'embarque avec moi le chasseur Savina, mécanicien du* ***40 480****, le caporal de Pénanster embarque avec le sergent Berton, char matricule* ***40 466****. Nous arrivons à Wassigny où règne l'animation la plus grande. Pour y entrer, il nous faut passer un barrage gardé par une pièce de 75 et un char B* ». Aiby va chercher des ordres et l'itinéraire. La colonne repart vers 18 h 30. « *Nous sommes toujours trois par char, nous sommes à bout de résistance physique. Notre itinéraire passe par Andigny, Busigny...* [...] *Nous passons à Maretz qui a fort souffert des bombardements et semble abandonné, et nous rejoignons enfin la route de Le Catelet* ».

Le général Giraud, chef de la 9e armée, souhaite regrouper tous les chars au Catelet

À 3 ou 4 km de Le Catelet, à la nuit tombante, deux officiers en moto leurs affirment que la localité a été prise par les Allemands dans l'après-midi. Des fusées

Le H 39 M 40 474 ***Goëland*****, de la 2e compagnie, troisième char de la section Thomas (1re) ou de la section Henry (3e), caporal Nabat, chasseur Raymond Malo. Le sort de ce char, certainement abandonné lors du repli sur la route d'Andigny - Busigny le 19 mai, n'est pas connu, et le panneau en arrière-plan de la seconde photo ne permet pas de lire le kilométrage, nous privant de l'indication exacte du lieu des clichés. Dans son compte-rendu, le capitaine Faure fait référence à un char de la 2e compagnie retrouvé seul à Wassigny sans ordre, qu'il affecte en soutien au 28e RTT (1re DINA).**
(DR et coll. R. Potié)

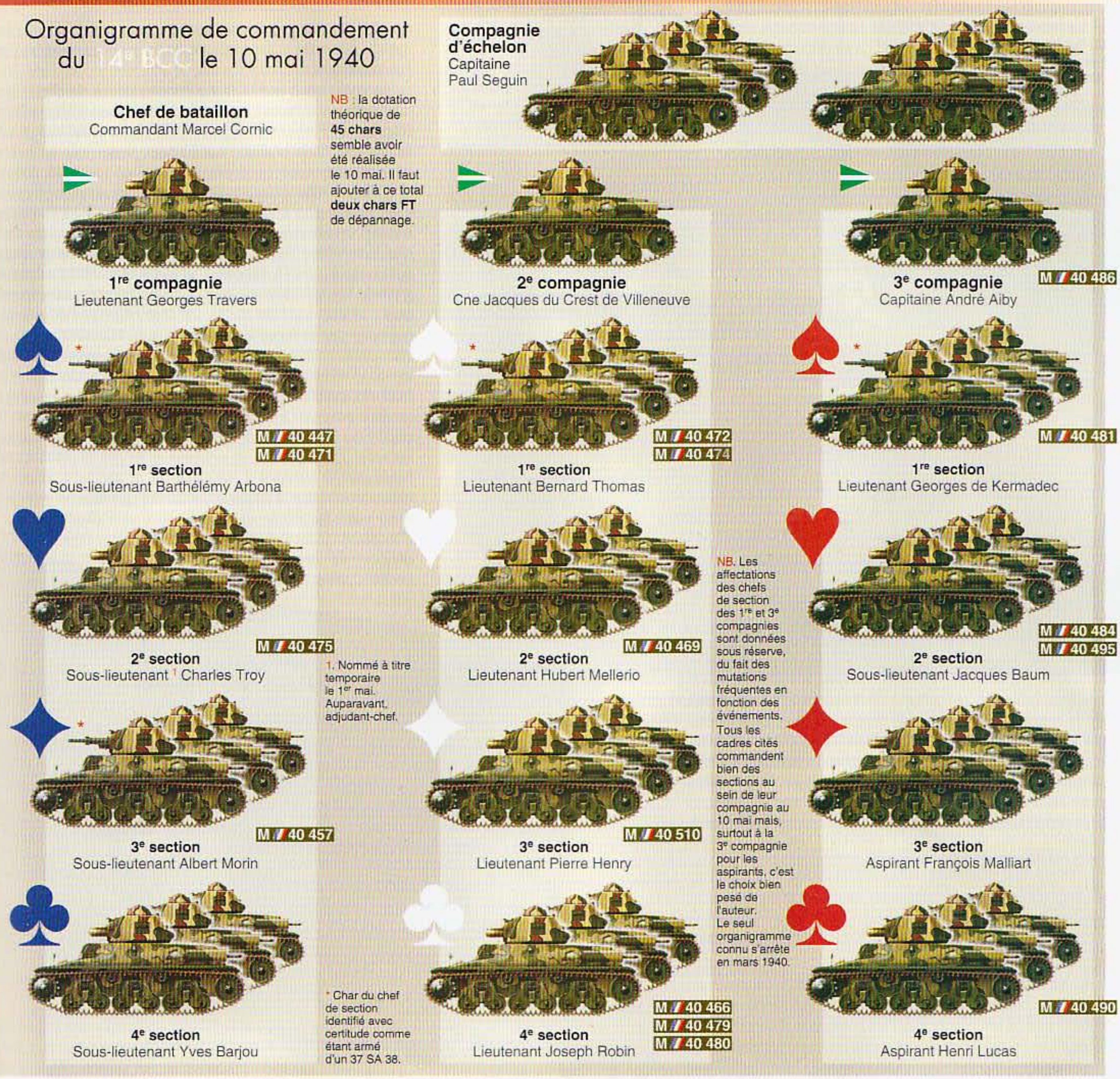


NOTES

5. Deux seulement sont indiqués dans le rapport de la 2e DCR.

6. Curieuse désignation. Il faut sans doute entendre par là, la dernière version du H 39, celle dotée en série du canon long de 37 SA 38 et de la queue passe-tranchée. Ces chars faisaient une réelle différence par rapport au H 39 de première fabrication dont les chasseurs du 14e BCC étaient dotés.

Organigramme de commandement du 14e BCC le 10 mai 1940


Compagnie d'échelon
Capitaine
Paul Seguin
Chef de bataillon
Commandant Marcel Cornic
1re compagnie
Lieutenant Georges Travers
2e compagnie
Cne Jacques du Crest de Villeneuve
3e compagnie
Capitaine André Aiby
M 40 486
*
M 40 447
M 40 471
1re section
Sous-lieutenant Barthélémy Arbona
*
M 40 472
M 40 474
1re section
Lieutenant Bernard Thomas
*
M 40 481
1re section
Lieutenant Georges de Kermadec
M 40 475
2e section
Sous-lieutenant 1 Charles Troy
M 40 469
2e section
Lieutenant Hubert Mellerio
M 40 484
M 40 495
2e section
Sous-lieutenant Jacques Baum
*
M 40 457
3e section
Sous-lieutenant Albert Morin
M 40 510
3e section
Lieutenant Pierre Henry
3e section
Aspirant François Malliart
4e section
Sous-lieutenant Yves Barjou
M 40 466
M 40 479
M 40 480
4e section
Lieutenant Joseph Robin
M 40 490
4e section
Aspirant Henri Lucas

NB : la dotation théorique de **45 chars** semble avoir été réalisée le 10 mai. Il faut ajouter à ce total **deux chars FT** de dépannage.

1. Nommé à titre temporaire le 1er mai. Auparavant, adjudant-chef.

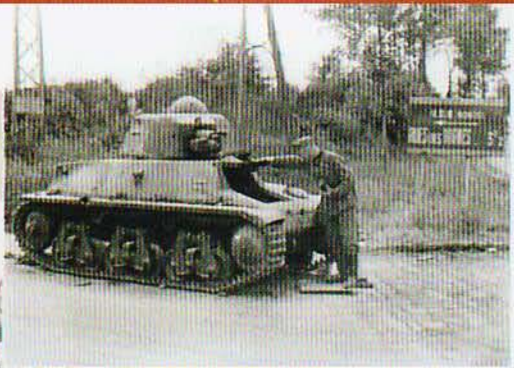
NB. Les affectations des chefs de section des 1re et 3e compagnies sont données sous réserve, du fait des mutations fréquentes en fonction des événements. Tous les cadres cités commandent bien des sections au sein de leur compagnie au 10 mai mais, surtout à la 3e compagnie pour les aspirants, c'est le choix bien pesé de l'auteur. Le seul organigramme connu s'arrête en mars 1940.

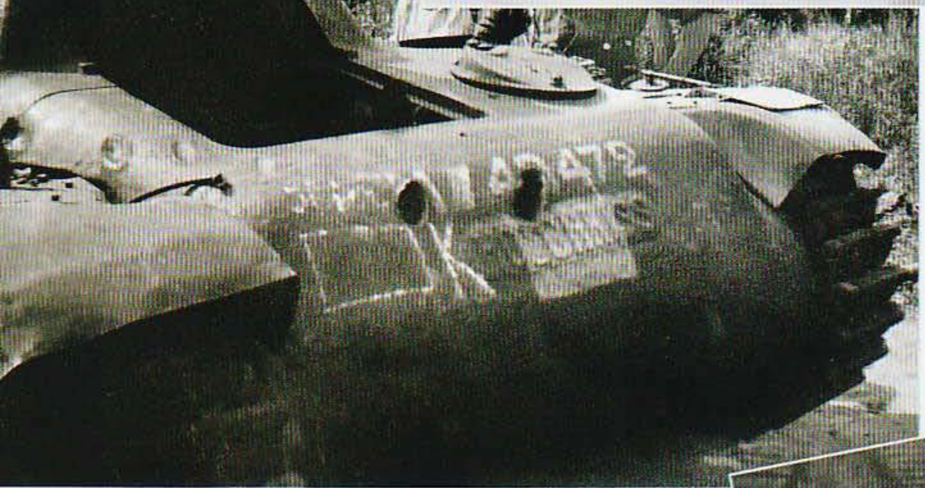
* Char du chef de section identifié avec certitude comme étant armé d'un 37 SA 38.

ELINCOURT
BUSIGNY
GOELAND

blanches s'élèvent devant eux, ils se trouvent dans le fond d'une poche... La colonne épuisée s'arrête dans une ferme à l'angle de la route conduisant au village de Serain. Harcelés par des tirs de 105 mm, les officiers décident lors d'un conseil, de retraiter immédiatement vers le nord-ouest pour essayer de sortir de la nasse où ils se trouvent. Ils prennent le départ à travers champs en s'orientant sur l'étoile polaire, et arrivent à deux heures du matin dans une grande ferme où ils s'arrêtent pour prendre un peu de repos, malgré toujours quelques tirs de 105 mm mal ajustés.

Sans avoir dormi, ils repartent à 4 heures, direction Crèvecœur (-sur-l'Escaut) où ils ont décidé de passer le canal. Ils traversent des villages abandonnés, puis arrivent à Crèvecœur sans rencontrer l'ennemi. Une première tentative de franchissement de la colonne échoue devant des tirs nourris d'antichars malgré l'apport de « *quatre chars de cavalerie, du type H 40*[6]*, tous armés du canon modèle 38* » (Robin) rencontrés en route et l'ordre de repli sur « *Crèvecœur* » est donné. Le personnel est à bout de forces et le matériel presque à court d'essence. Vers 15 heures arrivent à Crèvecœur les restes du 5e RDP sous les ordres du général d'Arras. Il envoie les quatre chars de cavalerie en éclaireurs vers le pont de Crèvecœur, et ceux-ci confirment que le passage est libre. Le général d'Arras dispose alors les chars





Le Hotchkiss H 39 M 40 472 du lieutenant Joseph Robin, chef de la 4e section, détruit à Marcoing en venant des Rues-des-Vignes. Le chasseur François-Louis Guézennec sera tué à son poste de pilotage. *(Coll. S. Bonnaud et DR)*

en deux groupes, un groupe de trois en tête pour éclairer la marche, un groupe de trois en queue pour protéger la colonne. « *Le lieutenant Henry ayant un char armé d'un canon modèle 38, je lui donne l'ordre de prendre la tête. Il refuse, prétextant qu'il a trop peu d'essence pour faire de la route. Je le laisse avec ses hésitations et je prends moi-même la tête du mouvement* » (Robin).

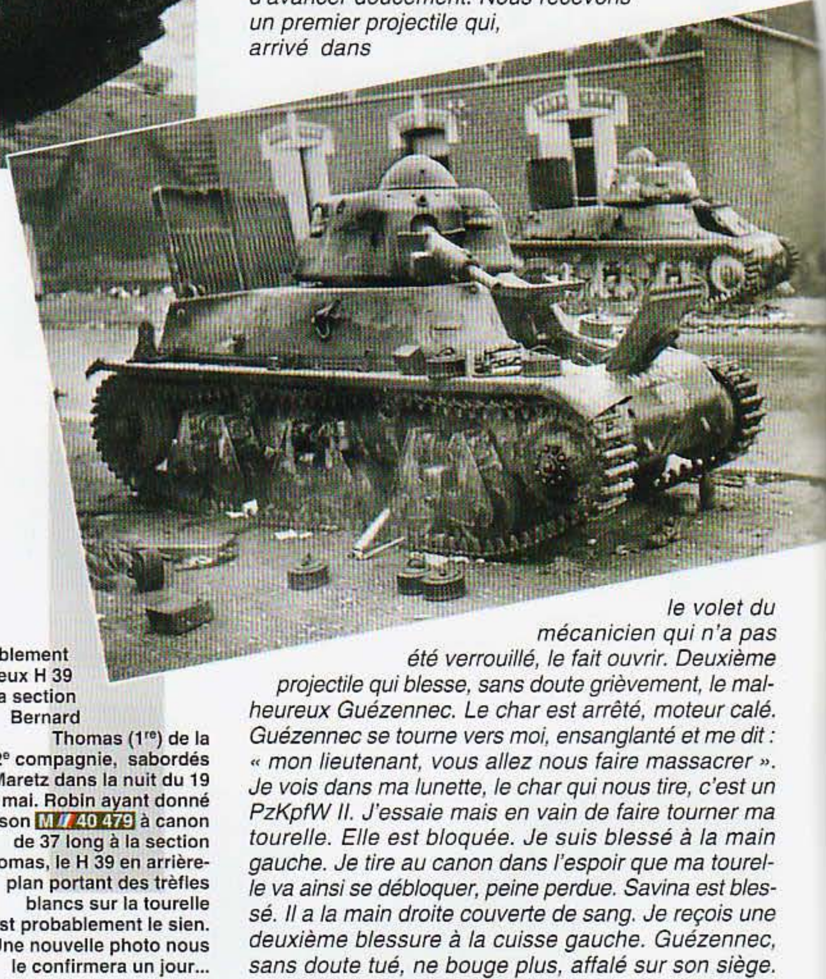
Des Hotchkiss de cavalerie et des Hotchkiss d'infanterie, à la file, tentent de briser l'encerclement

« *Tous les cavaliers et nos cinq chars* [survivants du 14e, Roumieux a abandonné le sien en route, panne d'embrayage, et Henry n'a pas suivi, comme on le verra plus loin] *ont passé le pont. Les éléments restés avec le général d'Arras* [en queue de colonne] *traversent alors Les Rues-des-Vignes et le sous-lieutenant de Kermadec, pour protéger leur repli, engage le combat avec les engins blindés allemands qui les suivent de près. Il détruit deux AM mais est bientôt à court de munitions, et son char atteint de deux obus dans le moteur prend feu. Le char du sergent Berton est également immobilisé.* » Tous tomberont aux mains de l'ennemi.

Henry, qui n'ayant pu se joindre à ses camarades dans la colonne du général d'Arras, faute d'essence, tente aussi d'échapper à la capture. Il témoigne : « *Nous allons être entourés dans notre engin immobilisé avec une mitrailleuse vide et des obus qui ici ne vont servir à rien ; je demande à mon mécanicien chasseur Alain de vomir, dans un dernier effort, notre char dans un petit bois tout proche. Nanti de mon 7,65, je poursuis ce combat à pied mais les feldgrau avec leurs mitraillettes me font vite comprendre que c'est inutile. Pour leur échapper, nous nous jetons* [Henry, Alain et Lemeur] *dans ce boqueteau mais ils tirent et s'approchent. Alors, une idée, les arbres sont touffus, grimpons ! Nous sommes invisibles, ils passent sans lever la tête mais ils savent que nous sommes là et s'installent sur les lisières du boqueteau. Il faut quand même retourner au char, démonter le percuteur du canon, et l'intérieur de la mitrailleuse pour les cacher jusqu'à ce que nous puissions ravitailler et reprendre notre engin. La guerre n'est pas finie*[7]. *Je me laisse glisser et remonte dans le char, puis, enfonçant le tout au pied d'un arbre, je note l'endroit afin de pouvoir retrouver l'ensemble* ».

Retrouvons à présent la petite colonne de chars qui progresse sur l'axe Les Rues-des-Vignes - Marcoing - Bapaume. Robin témoigne : « *Je pars, suivi immédiatement de deux chars. Tout à coup, j'aperçois en avant et sur ma gauche, se déplaçant sur une route, au moins une dizaine d'engins blindés allemands. Je plonge dans ma tourelle que je ferme. Je donne l'ordre à mon mécanicien, chasseur François-Louis Guézennec, de fermer son volet. Nous arrivons au carrefour de la route que je suis* [Les Rues-des-Vignes à Marcoing] *et d'une grande route, celle où circulent les blindés allemands que j'ai vus tout de suite. Je fais ralentir l'allure. Je regarde par la fente arrière si je suis toujours suivi. Je suis seul dans la nature. Me retournant, je vois passer un char allemand que je n'ai pas le temps de tirer. Un second, puis un troisième se présentent. J'ai le temps de leur envoyer à chacun un perforant qui les perce (le capot du deuxième à un soubresaut sous le choc de l'obus). J'ai tiré à 25 m environ et je les ai atteints en plein par le travers à hauteur de la tourelle. Mais le mouvement sur la route s'est arrêté. Je tourne ma tourelle vers la droite et donne l'ordre à Guézennec d'avancer doucement. Nous recevons un premier projectile qui, arrivé dans le volet du mécanicien qui n'a pas été verrouillé, le fait ouvrir. Deuxième projectile qui blesse, sans doute grièvement, le malheureux Guézennec. Le char est arrêté, moteur calé. Guézennec se tourne vers moi, ensanglanté et me dit : « mon lieutenant, vous allez nous faire massacrer ». Je vois dans ma lunette, le char qui nous tire, c'est un PzKpfW II. J'essaie mais en vain de faire tourner ma tourelle. Elle est bloquée. Je suis blessé à la main gauche. Je tire au canon dans l'espoir que ma tourelle va ainsi se débloquer, peine perdue. Savina est blessé. Il a la main droite couverte de sang. Je reçois une deuxième blessure à la cuisse gauche. Guézennec, sans doute tué, ne bouge plus, affalé sur son siège.*

Nous sommes perdus. Le char se remplit d'une fumée âcre et épaisse, tandis que je continue de tirer. Je ressens un coup au bras droit, je suis blessé à nouveau. Je ne puis plus me servir de ma main droite. Évidemment mon canon se tait. En face, plus rien non plus. J'essaie d'ouvrir ma porte de tourelle. J'y réussis enfin et je vois un Allemand qui, sur le char, pistolet au poing, semblait m'attendre. Il me saisit par la jugulaire de mon casque et me sort du char. Je perds connaissance. Quelques instants plus tard, je reviens à moi, je suis étendu sur la banquette de la route. Le chasseur Savina est étendu près de moi. L'Allemand nous désarme et part. Notre char matricule ***40 472*** *flambe. Les restes de Guézennec flambent-ils aussi ? Les munitions qui restent dans le char sautent les unes après*



Probablement les deux H 39 de la section Bernard Thomas (1re) de la 2e compagnie, sabordés à Maretz dans la nuit du 19 au 20 mai. Robin ayant donné son M 40 479 à canon de 37 long à la section Thomas, le H 39 en arrière-plan portant des trèfles blancs sur la tourelle est probablement le sien. Une nouvelle photo nous le confirmera un jour... *(DR)*

NOTE

[7] Henry, Alain et Le Meur parviendront, après de nombreuses péripéties, et en s'habillant en civil, à échapper à la capture. Ils rejoindront les lignes françaises dans la région du Neubourg en juin.

les autres, des éclats sortent par la porte de la tourelle. Lorsque le soir commence à tomber, Savina et moi qui, tous deux, heureusement, pouvons encore marcher, allons sur la grand route. Nous rencontrons un motocycliste allemand à qui nous demandons secours. Il va chercher un de ses camarades, conducteur de side-car, qui nous prend tous deux et nous conduit à un hôpital tout proche. C'est un hôpital français fait prisonnier l'après midi même. Complètement " vidé ", je m'endors sur mon brancard après avoir fourni aux médecins français, les renseignements qu'ils me demandent. Je suis opéré à 21 heures, ce 19 mai 1940. Il était 16 h 30 quand j'ai été blessé à la main gauche, ma montre bracelet, qui a reçu deux éclats est arrêtée à cette heure.

J'ai appris par la suite que notre colonne avait été prise à revers par une formation de blindés allemands et avait été détruite. C'est pour cette raison que je m'étais retrouvé seul à Les Rues-des-Vignes. » (Robin)

dimanche
19
MAI

Le dernier combat de la 3e section (Thomas), 2e Cie

Témoignage de Thomas : « *Dès le lendemain 8 heures, je quittais les fantassins et sur l'axe de repli qui m'avait été indiqué la veille, je trouve d'abord le grand vide (Wassigny, puis Andigny-les-Fermes). Peu après Maretz atteint sans difficultés, je rencontre une colonne motorisée allemande. Une automitrailleuse allemande fuit à ma vue et je détruis plusieurs véhicules qu'elle accompagne, puis je tombe sur les canons antichars allemands qui avec des obus au magnésium soudent ma tourelle au char, puis le masque à la tourelle, je ne pouvais donc plus tirer. Avec une précision diabolique, ils tirent sur la lunette de visée... En rompant le combat et en me retournant, l'arrière moins bien blindé est perforé mais le char ne prend pas feu. Mon char adjoint subit le même sort et bien que nos chenilles aient été atteintes, nous arrivons à rentrer dans un village (Maretz). Vers 13 h 30, l'ennemi attaque violemment. Là nous mettons le feu à nos chars (qui d'ailleurs brûlent très mal) et nous prenons nos mousquetons. Dans ce village, une batterie d'artillerie qui n'a pas encore tiré un coup de canon et quelques fantassins. Nous organisons sa défense, et descendons quatre motocyclistes allemands. Leurs fantassins ne cherchent pas à attaquer. Un petit groupe s'installe de part et d'autre de la route à 300 mètres environ. Vers 23 heures, quand la nuit est tombée, les artilleurs font sauter leurs pièces et nous marchons (Thomas et son mécanicien Floch'Lay, Tardy et son mécanicien Abgrall) droit au sud pour, selon l'ordre reçu, rejoindre les lignes françaises* [à Péronne].» (Thomas).

> « Avec des obus au magnésium, les antichars allemands soudent ma tourelle au char... »

Ces hommes ne réussiront pas non plus à sortir de la nasse. Ce dimanche 19 mai 1940, les 2e et 3e compagnies du 14e BCC ont cessé d'exister en tant qu'unité combattante.

Les combats de la 1re compagnie au nord de La Fère

Voyons à présent ce qu'il advint de la 1re compagnie du lieutenant Georges Travers, que nous avons laissé le 16 mai à midi lors de son débarquement à Saint-Quentin. Sa mise en place, au sud du dispositif, est réalisée dès 14 h 15 : un temps record pour un parcours de 20 km, le long des ponts du canal de Saint-Quentin, à Alaincourt, au carrefour de Moy-de-l'Aisne, à Vendeuil, Travecy et La Fère.

Chez Hotchkiss, la double anomalie des immatriculations en « M »

Les chars légers Hotchkiss H 39 de la première tranche de fabrication (à partir du n° 401 de série) — dotant le 14e BCC, entre autres unités — comportent visuellement une double anomalie qui a de quoi intriguer : *pourquoi une lettre M, et pourquoi un drapeau tricolore incliné ?*

Après des années d'interrogation, nous avons découvert la raison de ces singularités : elles trouvent leur origine dans la lettre circulaire du 20 avril 1938 de l'inspection des forges de Paris diffusée aux constructeurs automobiles fournisseurs des armées, les informant de l'adoption de la lettre **M** (arrêté du 16 avril 1938).

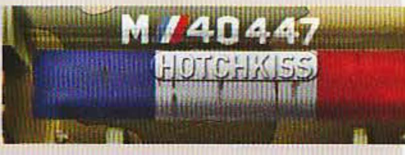
Cette fameuse lettre **M** est alors devenue nécessaire pour les nouveaux véhicules à immatriculer dans la série courante. En effet, le système à drapeau tricolore et cinq chiffres, instauré le 31 décembre 1922, est en train d'arriver, quinze ans après son adoption, à saturation. Si bien que le ministère de la Guerre obtient l'agrément, par celui des Travaux publics, d'une seconde série pour les armées, débutant par la lettre **M** *(devant le drapeau)*, ce qui permet d'un seul coup de doubler le nombre des matricules militaires à cinq chiffres.

Mais pour les chars de combat, ce **M** est inutile, la tranche **40 000** suffisant à identifier les chars légers Hotchkiss[1]. Inutile et même source d'erreur puisque la future tranche **M 40 000** a vocation à être attribuée à n'importe quelle série de véhicules de divers types et modèles appelés à sortir d'usine à brève échéance...

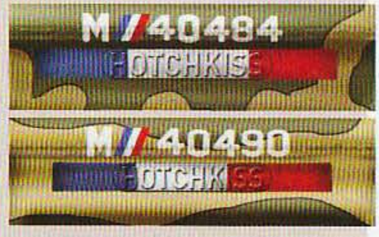
Donc, sur les Hotchkiss H 39, *la présence du M est une erreur*, tout simplement. Erreur d'interprétation de la part des usines Hotchkiss qui ont appliqué, à la lettre — c'est le cas de le dire — une instruction qui concernait tous les véhicules *sauf les chars*. Quant à l'inclinaison du drapeau, c'est une autre erreur, mais celle-là en amont : dessiné en oblique par le secrétaire de service *(→ reproduction ci-contre de l'exemplaire adressé aux usines Renault)* — on se demandera éternellement pourquoi —, le petit drapeau sera peint ainsi sur les H 39 avant qu'une commission de réception ne s'émeuve de l'apparence bizarre de ces matricules.

Les deux anomalies seront rectifiées chez Hotchkiss au printemps 1939 entre le char M 40 523 et le char 40 530 *(fourchette à ce jour)*, mais les H 39 précédents garderont leur très singulière forme d'immatriculation.

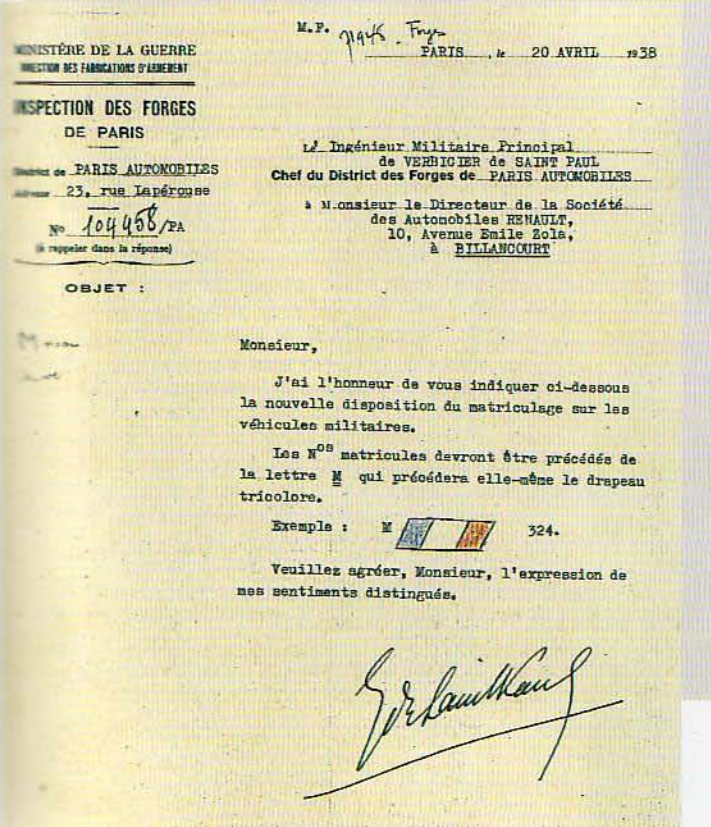
François Vauvillier



Immatriculation usine (et bande tricolore haute et traversante des 1re et 2e cies du 14e BCC).



Immatriculations usine (et bandes tricolores étroites de la 3e compagnie du 14e BCC, longueurs variables).



M.F. 71945 . Forges
PARIS , le 20 AVRIL 1938

NISTÈRE DE LA GUERRE
ECTION DES FABRICATIONS D'ARMEMENT

SPECTION DES FORGES
DE PARIS

ct de PARIS AUTOMOBILES
23, rue Lapérouse

N° 104458/PA
(à rappeler dans la réponse)

OBJET :

Le Ingénieur Militaire Principal
de VERBIGIER de SAINT PAUL
Chef du District des Forges de PARIS AUTOMOBILES

à Monsieur le Directeur de la Société
des Automobiles RENAULT,
10, Avenue Emile Zola,
à BILLANCOURT

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous indiquer ci-dessous la nouvelle disposition du matriculage sur les véhicules militaires.

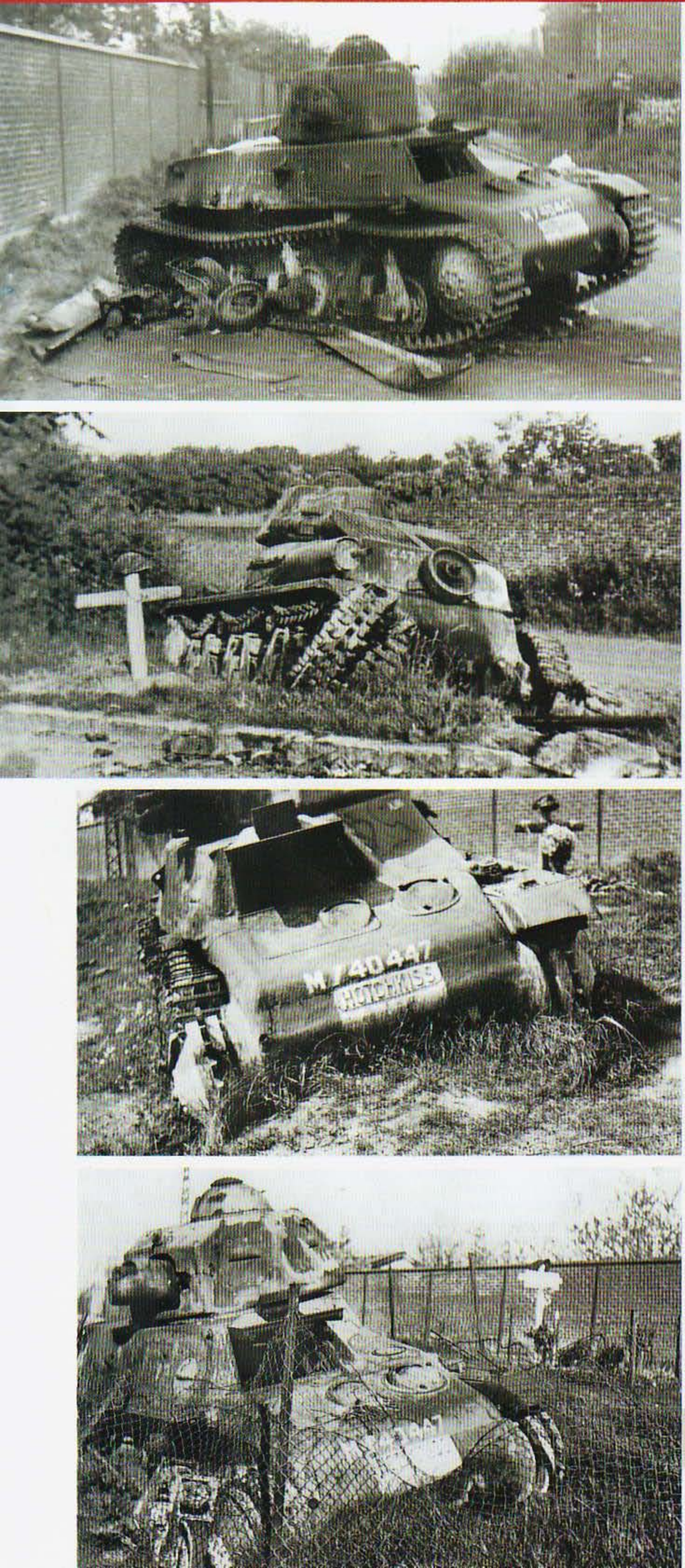
Les N^{os} matricules devront être précédés de la lettre M qui précédera elle-même le drapeau tricolore.

Exemple : M 324.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

---

[1] En ajoutant la racine « 40 » au numéro d'ordre du char *(40 484 = 484e de série)*. Ce système, propre aux chars de combat (les B 1 sont en série **100**, les B 1*bis* en **200**, les D 1 en **1 000**, les D 2 en **2 000**, les FCM 36 en **30 000** et les R 35/R 40 en **50 000**), *crée des doublons* avec des véhicules de la première série courante. En revanche, les autres blindés (voitures de combat de la cavalerie, chenillettes, etc.) reçoivent effectivement des tranches de numéros prises dans les séries courantes, ne donnant pas lieu à des doublons.

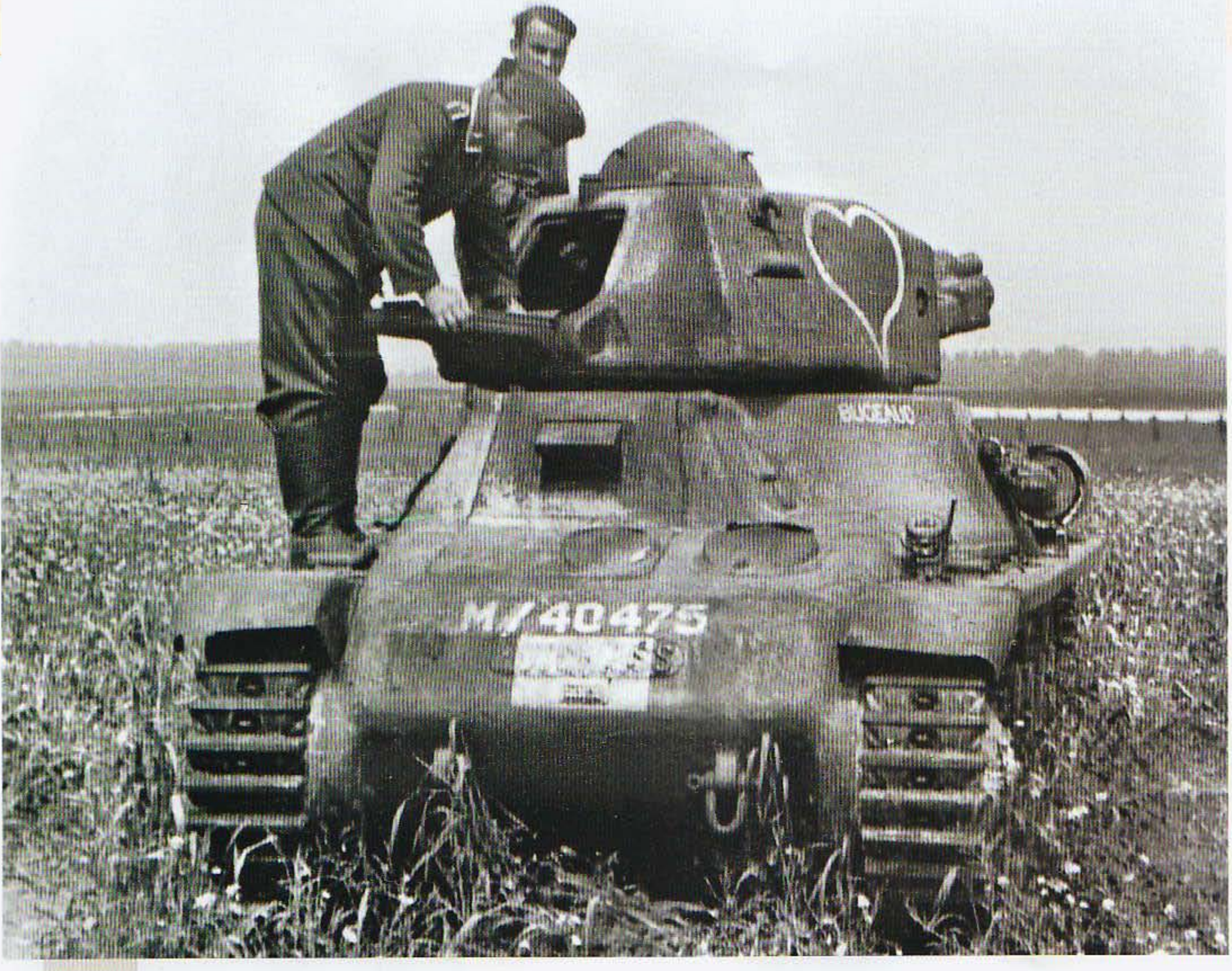


L'ennemi cherche le contact dès 10 heures du matin et toute la journée du vendredi 17, mais n'insiste pas devant l'opposition rencontrée. Le soir, un ordre écrit est donné à la 1re compagnie, de rejoindre Lassigny. Le samedi 18 mai matin, suite à une réunion à 8 heures des commandants de compagnie à Cuy, au PC de la division, ordre est donné par le commandant Aubert à la 1re compagnie de contrôler à nouveau les ponts de Tergnier, Quessy et Mennessis qui sont menacés. Le dimanche 19, le commandant Aubert confie à six chars H 39 d'effectuer, par groupe de deux, une reconnaissance en territoire sous contrôle de l'ennemi. Voici le témoignage du lieutenant Travers : « *La section Arbona part la première, nettoie Travecy, fait sauter les mines et prend contact avec la section Troy à Vendeuil. Les sergents Costard et Thépaut sont partis à travers champs vers Moy-de-L'Aisne. C'est le commencement de la grande bagarre. L'ennemi, surpris, doit faire filer ses convois dans une autre direction. Petite anecdote : le sous-lieutenant Arbona surprend un antichar avec ses servants les bras en l'air. Il se réjouit de faire des prisonniers, bien que le vieux guerrier Troy se méfie. En effet, à 100 mètres, tout le monde se couche, et l'antichar " cause " sans gros dégât fort heureusement, et Arbona se charge de clore l'incident à son avantage. La progression continue. Le char de Troy est mis en feu par une grosse pièce, Charles Troy (qui est un vieux baroudeur de la guerre de 14) a pu sortir mais son mécanicien Vessier est tué. Grièvement brûlé, Troy conseille au lieutenant Travers, un cheminement à travers champs qui permettra à celui-ci de découvrir la pièce allemande sans être détecté. C'est un canon long antiaérien sans doute qui, mission accomplie, est attelée à une camionnette. Les servants sont surpris. Courageux, ils dételllent et se mettent en batterie. Ils ne tirent que deux coups. La camionnette doit contenir des explosifs car tout saute après réception d'une dizaine d'obus de 37. La mission se termine, les chars vont retourner prendre leur place aux ponts (avec au moins une quinzaine d'armes antichars et véhicules blindés détruits à leur actif). Il y a des manquants malheureusement. À 19 heures, le lieutenant Travers, parti à leur recherche, trouve le sergent Costard et le chasseur Dahai, qui après leur mise hors de combat (ils suivaient le char de Thépaut), regagnent nos lignes à pied. Le sergent Thépaut, pris dans la même bagarre (1re section), a tenu jusqu'au bout mais son char, blessé à mort, ne lui permet pas de se sauver. Première douleur de la compagnie. Il faut pourtant tenir toute la nuit et beaucoup pleurent leurs camarades : Francis Thépaut, « Job » Le Gouanvic , Pierre Vessier. Le 20 mai les positions restent inchangées sur les ponts, et vers 21 heures, ordre de départ vers Lassigny. Le 21 ont lieu les premières remises en état.* »

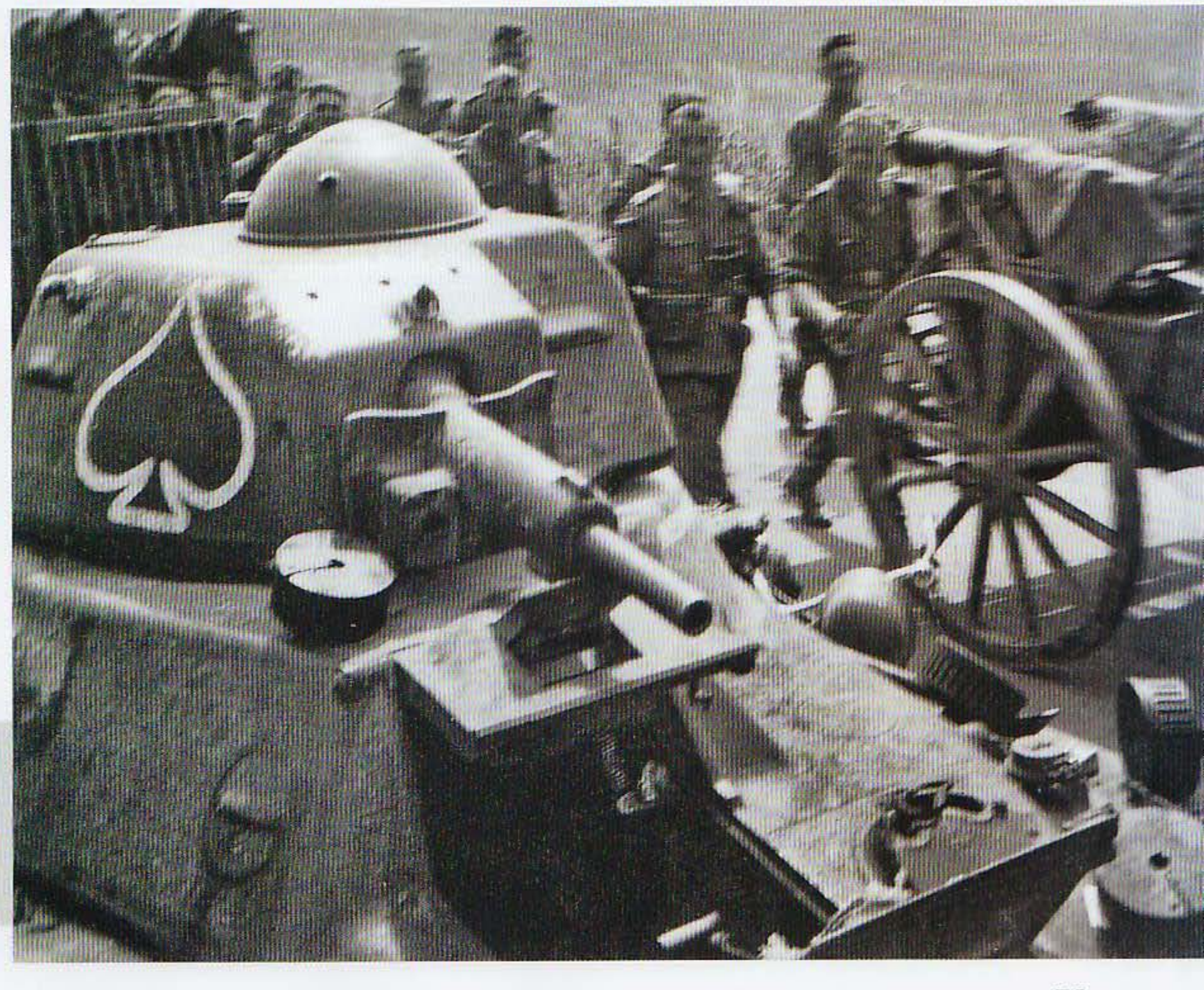
Les servants d'un canon antichar allemand lèvent les mains pour se rendre... mais c'est un piège !

La compagnie qui disposait de 13 chars plus deux de la compagnie échelon (sur quatre) en état de combattre, en a perdu trois (attesté par un compte-rendu en date du 21 mai qui note 14 chars encore à la 1/14e BCC), et par ailleurs, le reste a besoin de grosses réparations. Départ de nuit pour le bois de la Montagne, près d'Arcy (Oise). Quatre chars sur porte-chars, le reste se remorquant par moitié. Deux compagnies de marche seront formées les 22 et 23 mai, à partir des éléments survivants des 1res cies des 14e et 27e BCC où elles s'illustreront à nouveau lors de la bataille d'Abbeville, mais ceci est une autre histoire. ■

Le char M // 40 447 *Ajax*, de la 1re section, 1re compagnie *(→ profil couleurs dans GBM 77, page 13)*, **du sergent Francis Thépaut et du chasseur Joseph Le Gouanvic, détruit sur la route à Travecy le dimanche 19 mai 1940, puis déplacé sur le bas-côté ultérieurement, avec la tombe de l'équipage.**
(De haut en bas, coll. S. Bonnaud, R. Potié, SB et SB)

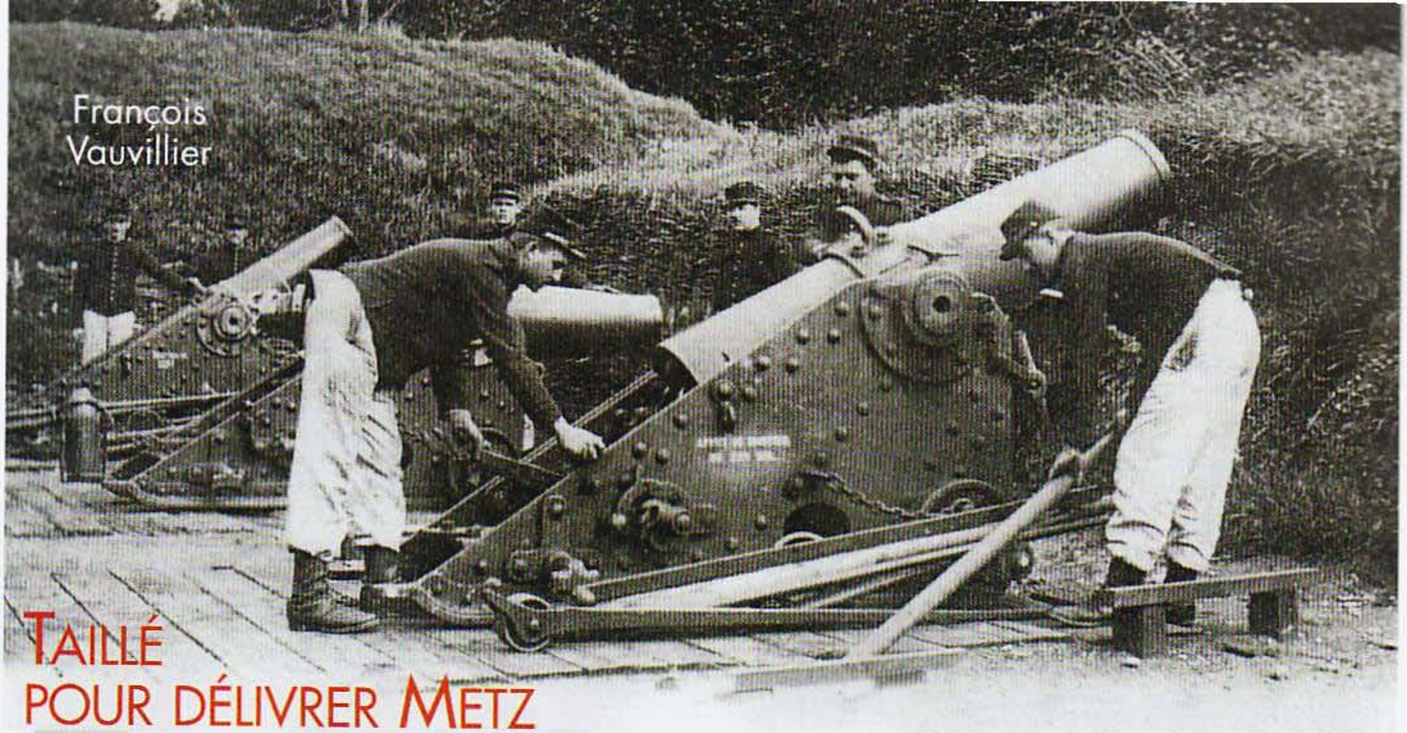


Le char **M 40 475** *Bugeaud* du sous-lieutenant Charles Troy, chef de la 2^{e} section de la 1re compagnie du 14^{e} BCC. Son mécanicien, le chasseur Pierre Vessier, sera tué à son poste de combat le 19 mai 1940 près de Vendeuil, chemin de Chauny. Nous voyons ici un nouvel exemple, au 14^{e} BCC, d'un char de chef de section non doté du canon de 37 long.
(Coll. S. Bonnaud)



Vu son armement, le char *Alexandre*, au matricule inconnu, est celui du sous-lieutenant Barthélémy Arbona, chef de la 1re section de la 1re compagnie. Dans cette section, les trois chars ont reçu le nom d'un héros grec débutant par A. Sans doute faut-il s'attendre à retrouver un jour le H 39 *Achille*... Quant à l'*Alexandre*, il participera à la bataille d'Abbeville au sein du bataillon 14/27 et ne sera perdu qu'en juin...
(Coll. S. Bonnaud)

François Vauvillier



TAILLÉ POUR DÉLIVRER METZ

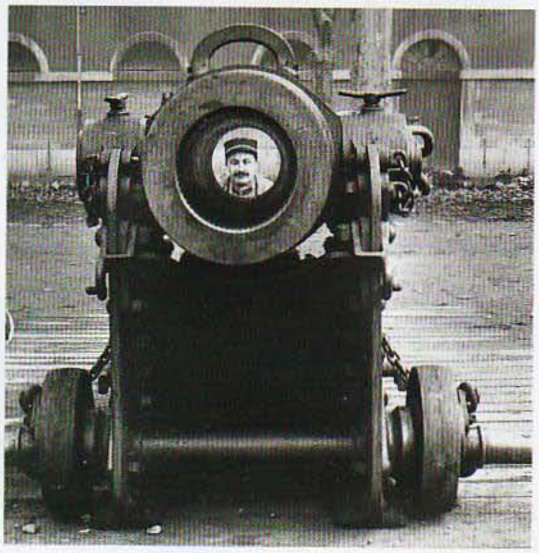
LE MORTIER DE 220 DE BANGE

Instruction au tir, vers 1900, au 6e RAP à Toul.
(DR, coll. F. Vauvillier)

Ci-contre à droite.
Un mortier de 220 modèle 1880 dans la cour du dépôt du 6e RAP, à la fin de la Grande Guerre. Les vieux matériels, progressivement retirés du front, servent alors à l'instruction.
(Coll. F. Vauvillier)

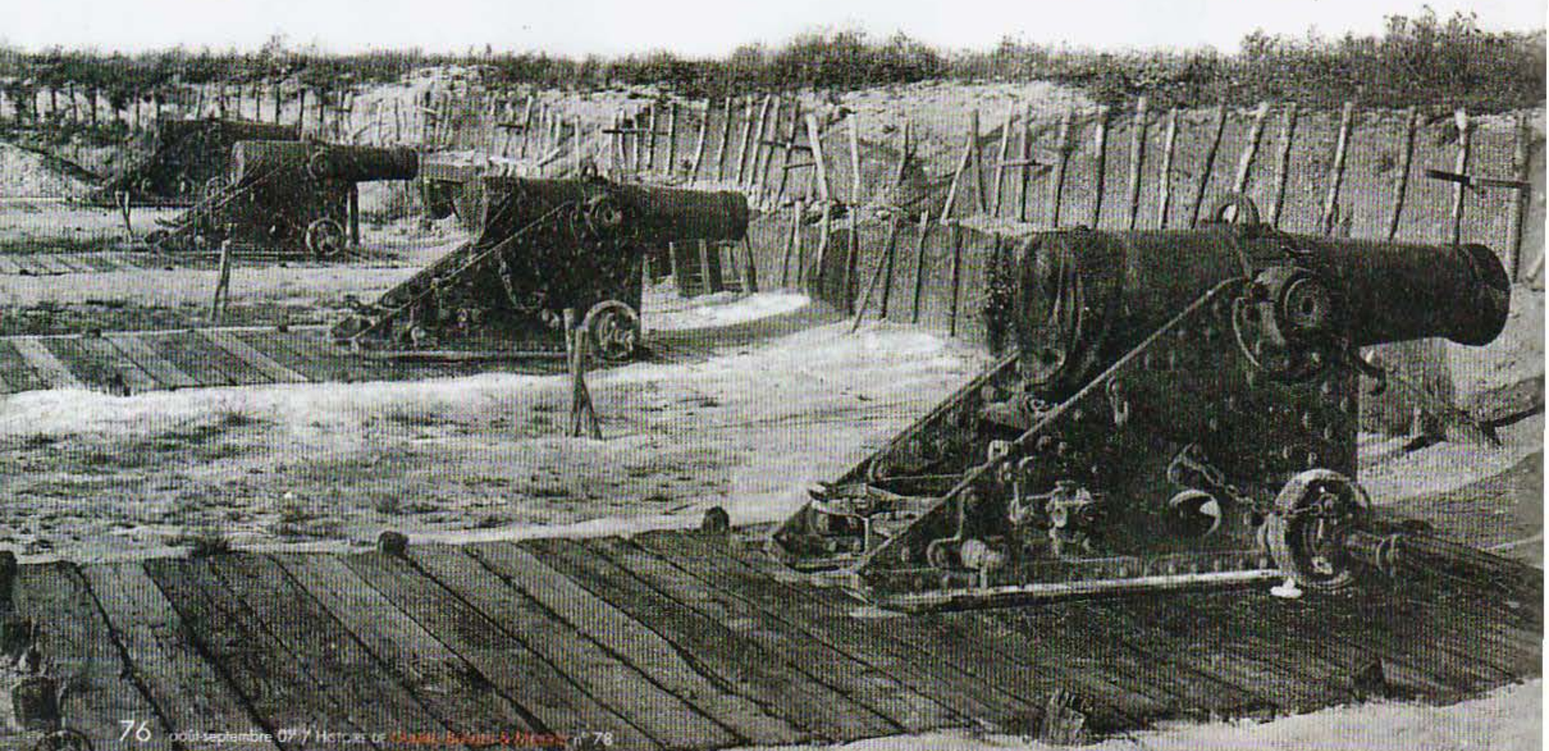
Une batterie de quatre pièces au complet sur ses emplacements de tir à plate-formes en bois. Image fort traditionnelle de la guerre de siège, telle qu'on l'envisage de façon immuable à la fin du XIXe siècle.
(DR, coll. F. Vauvillier)

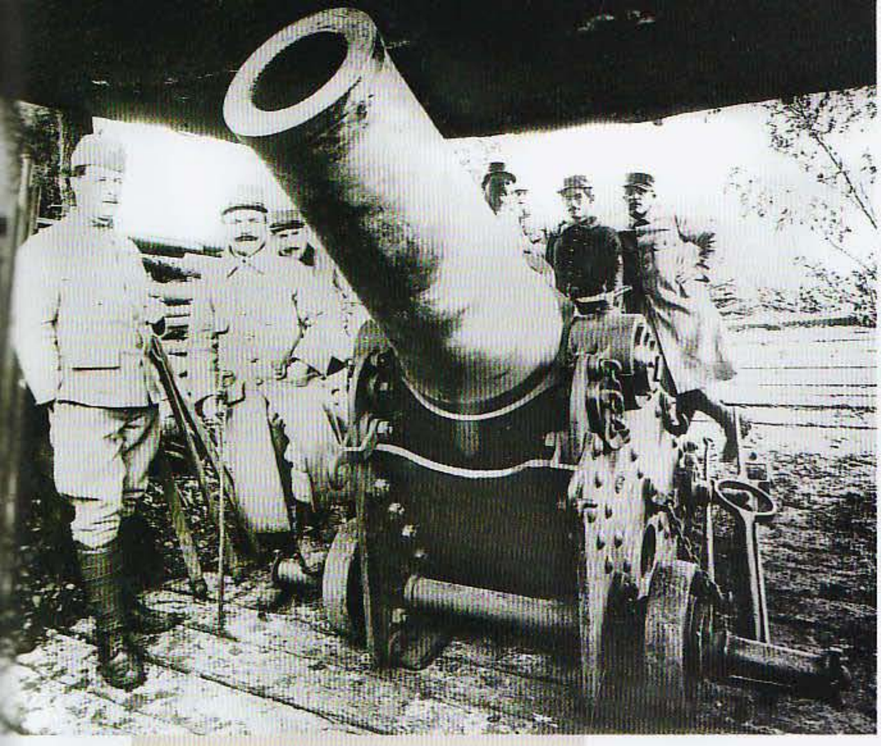
Conçu pour l'attaque des ouvrages de fortification et de position, adopté en 1880, ce matériel de siège trouvera son heure de gloire après trente cinq ans d'une carrière fort discrète.



Au moment de la gestation de ce gros mortier, les matériels dits de siège sont organisés de façon permanente en « *équipages de siège* », servis par l'artillerie à pied. L'unité d'organisation est en réalité le « *demi-équipage* », composé à l'époque (1882) de 90 pièces de divers calibres, dont 11 mortiers puissants : quatre de 270 (➥ *GBM 75 pp. 63-66*), qui sont alors encore à l'étude, et sept de 220 modèle 1880.

Ce dernier, exécutant le tir plongeant et le tir vertical, est dû au Dépôt central de l'artillerie dont le modèle a été préféré, après essais et du fait de son moindre poids, à celui du lieutenant-colonel de Bange[1].





Sous cet angle, la volée du mortier de 220 est impressionnante. L'on pourrait presque penser à un mortier de 270, mais ceci n'est dû qu'à une déformation de l'objectif. Autour de la pièce, un bel exemple de position de batterie abritée et dérobée aux vues aériennes.
(Coll. P. Touzin)

L'affût rigide, adopté sous le millésime 1881, nécessite la pose préalable d'une plate-forme en bois sur laquelle il glisse librement sous l'effet du recul. Les roulettes placées à l'avant, abaissées, servent alors à remettre le mortier en batterie, par une manœuvre de force.

Ce système à l'ancienne est nettement amélioré par l'adoption ultérieure d'un affût sur châssis à frein hydraulique et plate-forme métallique (➡ *détails pages suivantes)*, mais cette transformation concernera à peine un tiers des 331 mortiers existants en 1914. Lorsqu'éclate la guerre, 96 mortiers modifiés 1891 sont destinés à deux équipages de sièges prévus au Plan XVII en vue de l'investissement du système fortifié allemand de Metz-Thionville[2]. Tout le reste des matériels de 220, conservés pour la plupart dans leur configuration initiale à plate-forme en bois, est stocké sans emploi.

C'est seulement avec la forme de guerre de siège succédant aux opérations de l'été 1914, que les mortiers de 220 de Bange à plate-forme en bois trouvent un rôle à leur mesure. Organisés alors en batteries de position, tapis au fond de casemates sommairement aménagées, et répartis sur un front stabilisé et fortifié, ils en constituent la principale ossature en artillerie courte puissante. Au pic de leur emploi (août 1916), 202 mortiers de 220 modèle 1880 sont aux armées[3]. En 1917, 100 d'entre eux seront installés sur « *affût de circonstance Schneider* », matériel mobile à la physionomie très particulière dont nous parlerons ultérieurement.

Mortier de 220 modèle 1880

Portée maximum : 7 100 m avec V° 300 m/s.

Munitions : gargousses (17 charges). Obus ordinaire en fonte Mle 1880 à culot plat (102,75 kg dont 9,825 kg d'explosif), obus allongé en acier Mle 1909 (98,4 kg dont 28,54 kg d'explosif), obus FA Mle 1914 (101,65 kg dont 19,5 kg d'explosif), obus en acier Mle 1915 (100,5 kg dont 25 kg d'explosif).

Bouche à feu : 6,23 calibres. Culasse à vis de Bange.

Affût : Mle 1881, à deux flasques métalliques entretoisées. Recul limité par le seul frottement sur la plate-forme en bois (de 5 600 kg).

Pointage : – 5° à + 60° en hauteur.

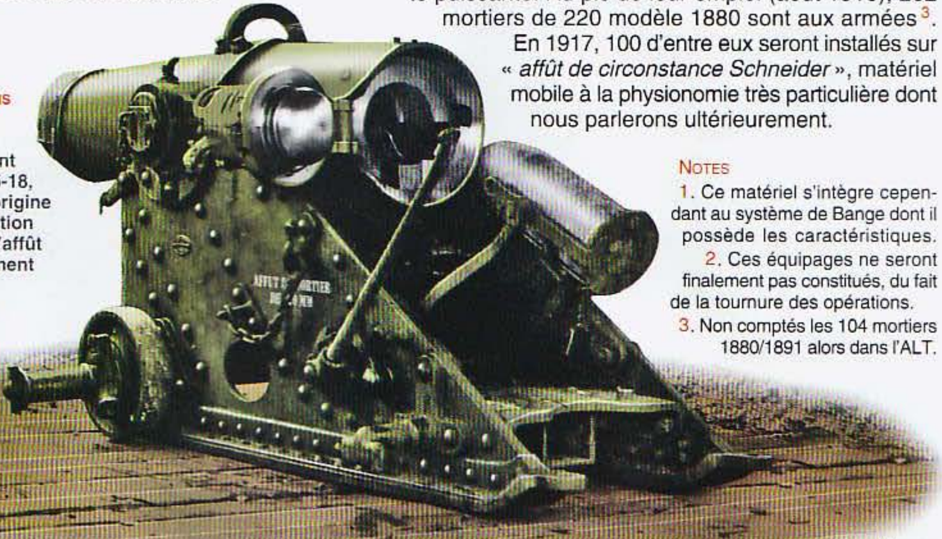
Poids en batterie : 4 080 kg.

Transport : derrière attelage à 10 chevaux. Les fusées d'essieu sont munies de roues, une fausse flèche réunit l'affût à contre-appui à un avant-train de siège (poids total 5 000 kg).

Mise en batterie : 25 minutes après construction de la plate-forme (5 h).

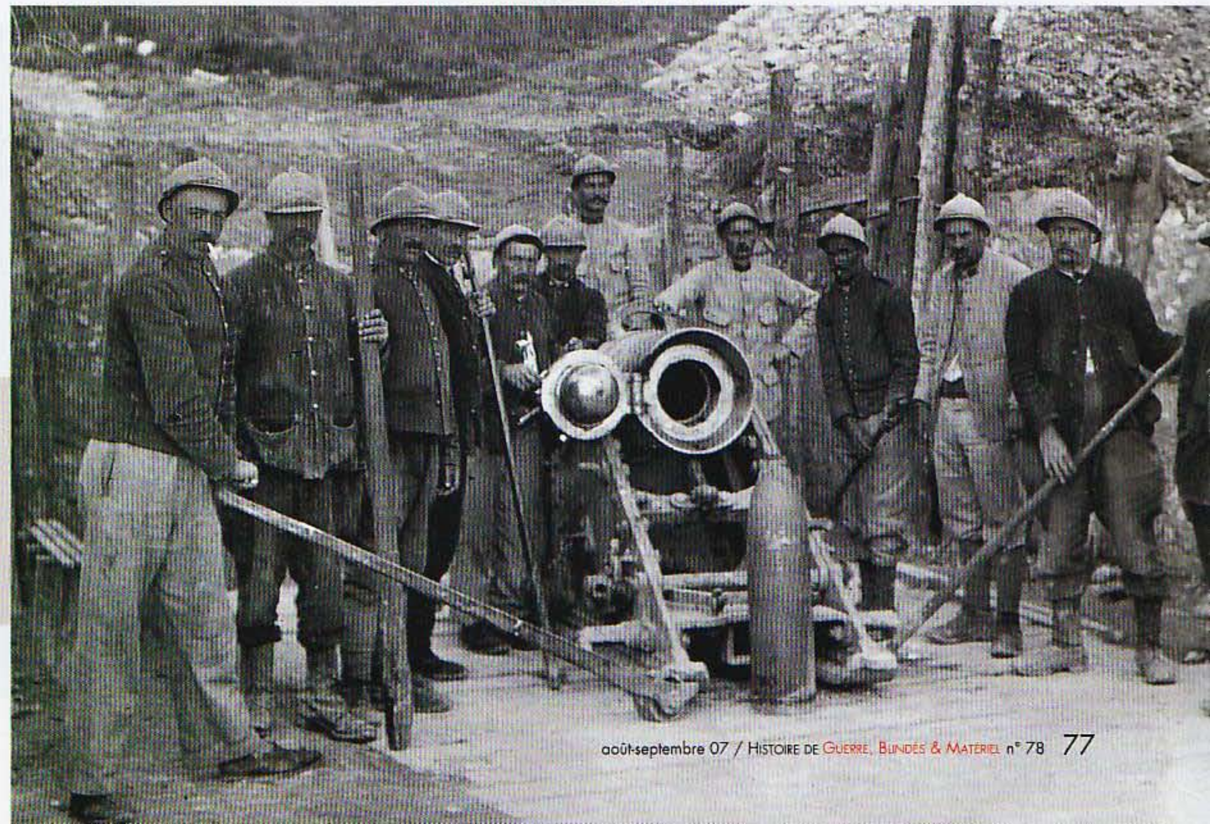
Cadence : 1 coup toutes les 3 mn.

MORTIER DE 220 MODÈLE 1880 À PLATE-FORME EN BOIS
Les matériels non modifiés sont le plus généralement conservés, en 1915-18, dans leur teinte d'origine vert olive. L'inscription réglementaire sur l'affût n'est pas fréquemment apparente sur les photographies d'époque.


AFFUT DE MORTIER DE 22 MB

Laurent Lecocq
© H&C 2007

Ces artilleurs à pied, hommes âgés d'une batterie territoriale du 8e RAP, posent avec une certaine fierté devant leur 220 de Bange. La manœuvre du mortier est suggérée par les deux hommes aux extrémités, maniant les leviers à galets. À chaque tir, l'affût recule, par glissement amorti par le frottement, sur la plate-forme en bois. Il faut alors remettre en batterie en abaissant les roulettes avant et en soulevant l'arrière de l'affût avec ces leviers. Puis repointer. En tout, trois minutes entre chaque obus.
(Coll. F. Vauvillier)

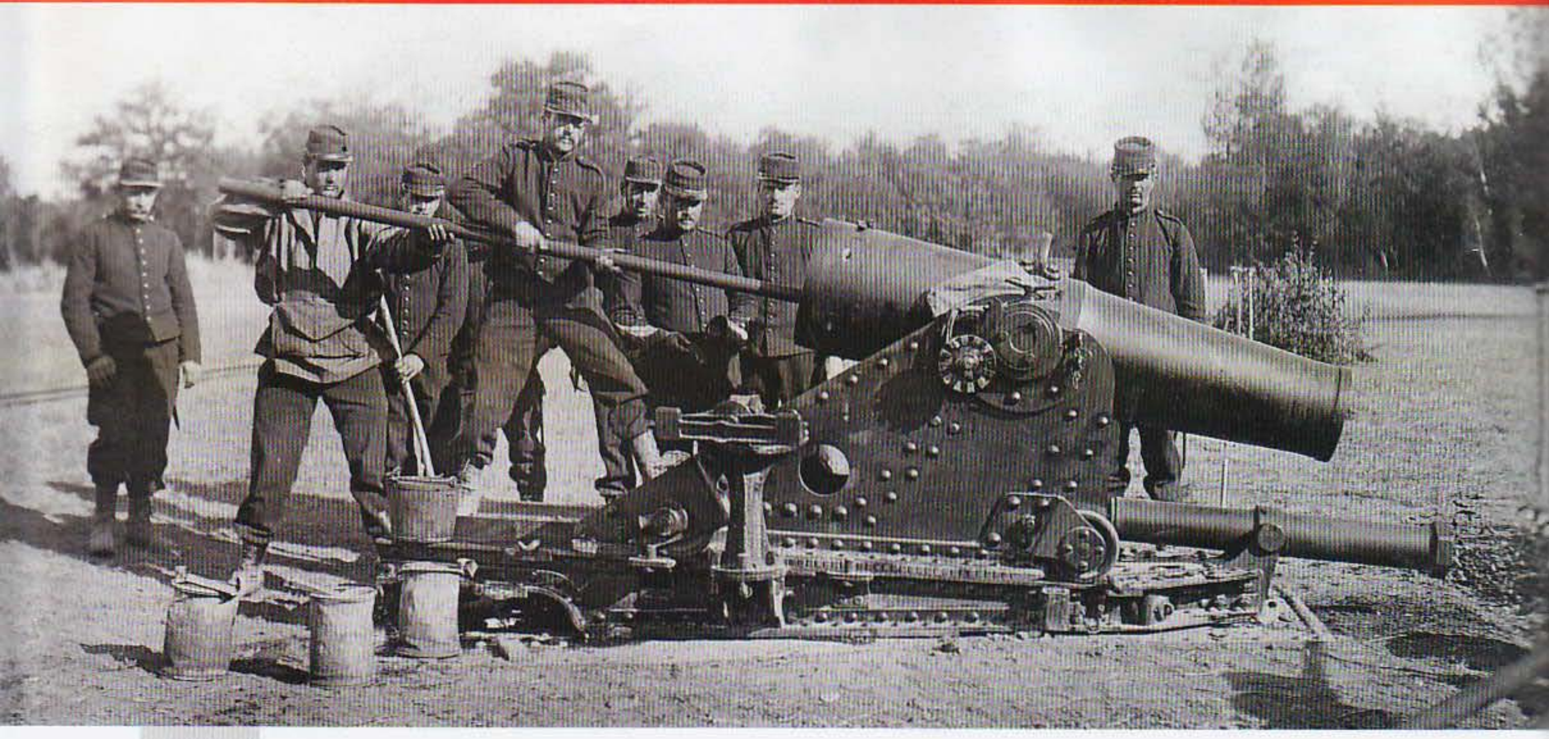


NOTES

[1] Ce matériel s'intègre cependant au système de Bange dont il possède les caractéristiques.

[2] Ces équipages ne seront finalement pas constitués, du fait de la tournure des opérations.

[3] Non comptés les 104 mortiers 1880/1891 alors dans l'ALT.



Grâce à sa plate-forme en acier enterrée à fleur de sol (on en devine seulement le contour ici), le mortier de 220 modèle 1880-1891 peut être installé en batterie sur une position sommairement aménagée, voire réduite à sa plus simple expression, comme ici, lors de manœuvres avant 1914. Au premier plan devant l'affût, est visible l'appareil de chargement sur son pylone. *(Coll. F. Vauvillier)*

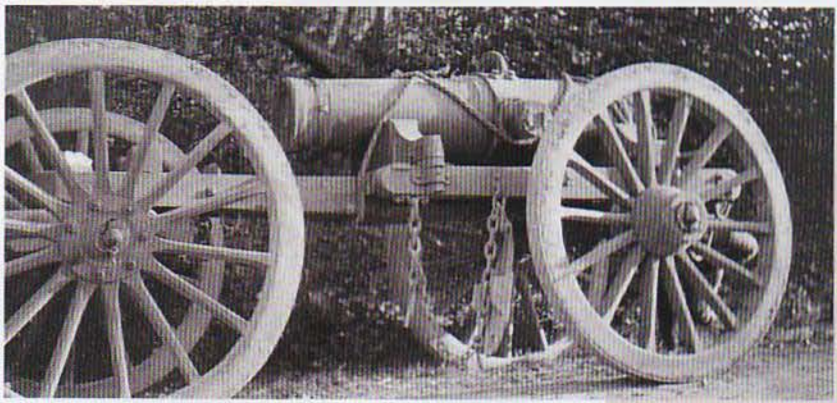
Le mortier de 220 modèle 1880-1891

La bouche à feu de ce mortier est celle du matériel initial, sans la moindre modification, mais son affût reproduit les dispositions adoptées pour l'affût modèle 1891 du mortier de 270 (➡ *GBM 75 pages 63-66).* L'affût nouveau modèle est monté sur un châssis métallique incliné vers l'avant, auquel il est relié par un frein hydraulique limitant le recul. Le châssis repose sur une plate-forme métallique enterrée (remplaçant la plate-forme en bois), sur laquelle il peut pivoter, donnant à la pièce un champ de tir horizontal de 40°.

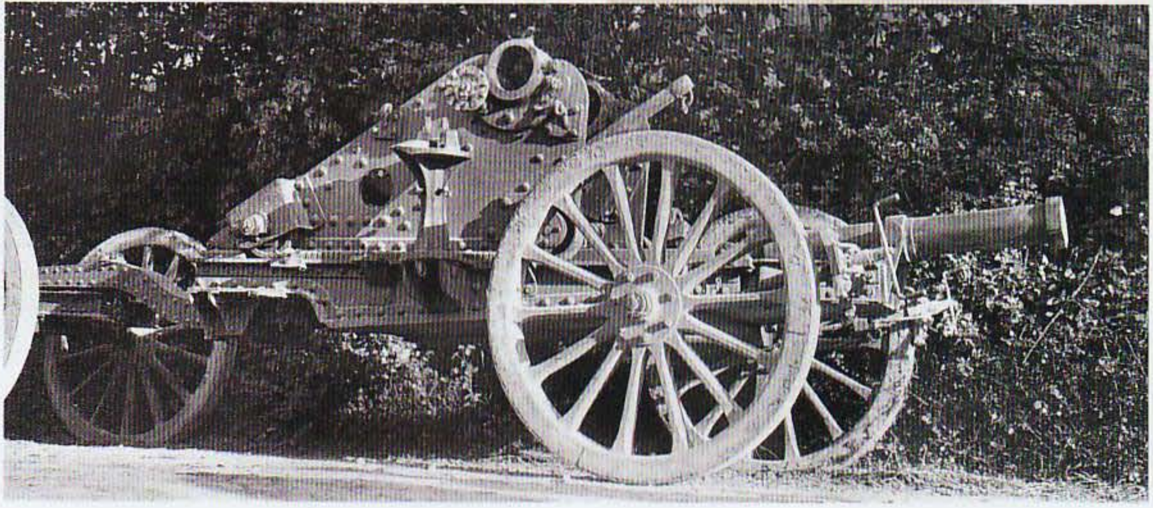
Ceux des mortiers de 220 ainsi modifiés reçoivent l'appellation de « modèle 1901 » mais on les trouve aussi souvent désignés, de manière bien plus explicite, « modèle 1880-1891 ».

Il en résulte un matériel moins lourd, permettant un transport plus aisé[4] et une mise en œuvre plus rapide

Deux exemples de positions de batterie entre 1915 et 1918. *Ci-dessous*, **une simple fosse profonde d'un mètre environ. Le brancard visible au premier plan permet d'amener à pied d'œuvre deux obus de 220 mm, ici du modèle 1914 en fonte aciérée, dépassant 100 kg.** *Page de droite*, **le mortier est positionné plus bas, bien protégé par une importante levée de terre et des sacs de sable de soutènement. La pièce est à son incidence maximale.** *(Coll. F. Vauvillier)*



En ordre de route, le mortier modèle 1880-1891 est démonté en trois voitures tractées, soit par attelages hippomobiles, soit par tracteurs. Nous voyons ici la voiture porte-tube *(ci-contre)* **et la voiture châssis-affût** *(ci-dessous)*. **Très différent de l'affût modèle 1881, l'affût modèle 1891 existe en deux tailles (une pour le 220, une autre pour le 270) présentant entre elles quelques différences.** *(Coll. F. Vauvillier)*



Mortier de 220 modèle 1880-1891

Portée, munitions, bouche à feu : ➡ mortier de 220 Mle 1880, fiche technique page 77.

Affût : semblable en plus petit au modèle 1891 du mortier de 270 (➡ GBM 75, pages 63-66), à châssis et plate-forme métallique, et frein hydraulique limitant le recul à 1 m.

Pointage : 0° à + 60° en hauteur, par secteur denté. 40 ° en direction.

Poids en batterie : 8 500 kg y compris la plate-forme métallique et la sellette.

Transport : derrière attelages à 8 chevaux (jusqu'en 1914) ou tracteurs (1915-1918), en trois voitures. 1°- voiture plate-forme et sellette (poids total 4 215 kg). 2°- voiture châssis-affût (poids total 4 075 kg). 3°- voiture mortier (poids total 3 300 kg). Une 4e voiture transporte les agrès et accessoires (poids total 2 360 kg). Poids total arrondi de l'équipage d'une pièce : 14 t.

Transport éventuel par voie de 0,60 m.

Mise en batterie : 3 à 4 heures.

Cadence : 1 coup toutes les 2 minutes (voire 1 coup/mn).

qu'avec l'affût initial. En outre l'exécution du tir s'en trouve facilitée, et la cadence augmentée notablement.

Ce sont des mortiers ainsi améliorés qui rejoignent l'artillerie lourde à tracteurs à partir de septembre 1915, à raison de huit pièces (deux batteries de quatre) par groupe. Les deux premiers groupes d'ALT dotés du 220 modèle 1880-1891 sont les XVIe et XXe groupes du 2e RAL, respectivement créés les 8 et 11 septembre 1915. Le 25 septembre, tous deux sont aux armées, le premier dans la Somme, le second sur le front de Champagne où il appuie la grande offensive destinée, croit-on alors, à terminer la guerre.

Le 1er novembre 1915, la création de 10 régiments d'artillerie lourde à tracteurs (81e à 90e RALT) modifie l'ordre de bataille de l'ALT, qui va augmenter progressivement et dans de fortes proportions.

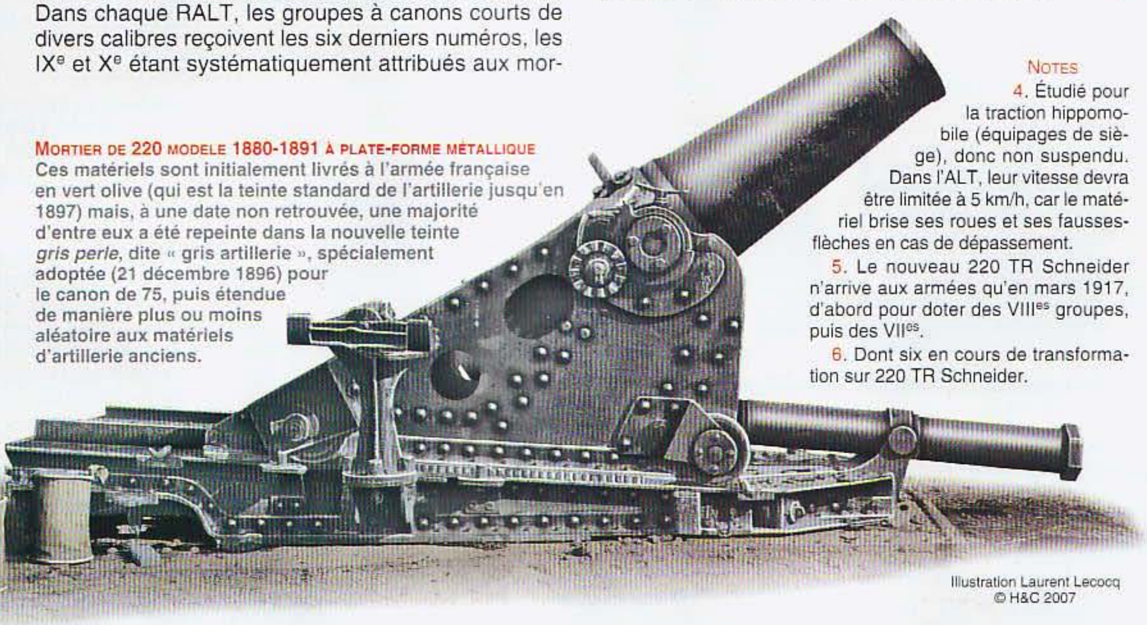
Les groupes dotés du 220 modèle 1880-1891 seront, au total, au nombre de 13, représentant 104 pièces. Dans chaque RALT, les groupes à canons courts de divers calibres reçoivent les six derniers numéros, les IXe et Xe étant systématiquement attribués aux mortiers de 220 de Bange dans les six premiers régiments. Ainsi existent, dès l'origine des RALT, les :

IX/ 82e RALT (ex- XVI/2e RAL)
X/ 82e RALT (ex- XX/2e RAL)
IX/ 84e RALT (ex- I/83e RALT éphémère)

En 1916 sont successivement créés les IX/83e (janvier), IX/85e, X/83e, X/84e, X/85e et IX/81e (février), XII/84e (mars, par défaut de mortiers de 270), X/81e (avril), X/86e (mai) et enfin IX/86e (juin).

Il ne sera pas constitué d'autres groupes, et la transformation sur matériel moderne[5] commencera à affecter ces unités en été 1917 (X/82e et IX/83e).

À la fin de la Grande Guerre, alors qu'il reste encore dix batteries[6] de mortiers de 220 modèle 1880-1891 dans l'ALT, chaque tube aura tiré une moyenne de 7 000 coups sans trace de fatigue, preuve de l'excellence de construction de ce matériel, certes totalement périmé, qui fut sur la brèche au bon moment. ■



MORTIER DE 220 MODELE 1880-1891 À PLATE-FORME MÉTALLIQUE
Ces matériels sont initialement livrés à l'armée française en vert olive (qui est la teinte standard de l'artillerie jusqu'en 1897) mais, à une date non retrouvée, une majorité d'entre eux a été repeinte dans la nouvelle teinte *gris perle*, dite « gris artillerie », spécialement adoptée (21 décembre 1896) pour le canon de 75, puis étendue de manière plus ou moins aléatoire aux matériels d'artillerie anciens.

Illustration Laurent Lecocq
© H&C 2007

NOTES

[4] Étudié pour la traction hippomobile (équipages de siège), donc non suspendu. Dans l'ALT, leur vitesse devra être limitée à 5 km/h, car le matériel brise ses roues et ses fausses-flèches en cas de dépassement.

[5] Le nouveau 220 TR Schneider n'arrive aux armées qu'en mars 1917, d'abord pour doter des VIIIes groupes, puis des VIIes.

[6] Dont six en cours de transformation sur 220 TR Schneider.

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages *39,95 €*

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages *39,95 €*

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin...
256 p. *42,95 €*

HOMMES ET MATERIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages *39,95 €*

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
1
L'AMR 33 RENAULT

AMR 33 - 68 p. *14,95 €*

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
2
L'AMR 35 RENAULT

AMR 35 - 68 p. *14,95 €*

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
3
L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

68 pages *14,95 €*

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

LES CANONS DE LA VICTOIRE 14-18
L'armée française entre en campagne en août 1914. Il n'existe alors dans nos rangs que trois cents pièces d'artillerie lourde de campagne. Aussi seront employés des milliers de pièces anciennes en attendant les matériels nouveaux. Ce volume détaille les 36 modèles différents, employés en 1914-1918 au titre de l'artillerie de campagne.

BLITZKRIEG

de Hervé Borg et Philippe Naud

NOUVEAU

Dans les esprits, la « Blitzkrieg » reste associée aux succès spectaculaires de la « machine de guerre » nazie au début de la Seconde Guerre mondiale.
La remise sur pied de l'armée allemande autour de troupes et de tactiques innovantes, l'invasion rapide de la Pologne et, surtout, la spectaculaire victoire sur la France en 1940, semblent confirmer cet état de fait.
De l'Entre-Deux-Guerres à décembre 1941, l'étude de ce sujet, apparemment bien connu, vise à remettre en cause les idées reçues, des plaines de Pologne au désert de Libye.Du féru d'histoire, à travers une analyse sans concessions, à l'amateur de jeux, grâce à la présentation des principales simulations sur ce thème, cet ouvrage permettra à tous de mieux comprendre ce que l'on a pu appeler la « Blitzkrieg ».
Format 200 x 240 mm, 84 pages.

15,50€
+ port

JEUX & STRATÉGIES
BLITZKRIEG
RÉCITS, CARTES
ORGANIGRAMMES
STRATÉGIES
TACTIQUES
JEUX
HISTOIRE & COLLECTIONS

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

☐ La Ligne Maginot Tome 1 . . . . 39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 2 . . . . 39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 3 . . . . 42,95 € [2]
☐ Chars B au combat . . . . 39,95 € [2]
☐ Les canons de la Victoire 1914-1918 . . . . 14,95 € [2]
☐ Les AMR 33 . . . . 14,95 € [2]
☐ Les AMR 35 . . . . 14,95 € [2]
☐ Blitzkrieg . . . . 15,50 € [2]
☐ La Guerre éclair *(sortie Août 2007, page 2)* . . . . . 40,95 € [2]

OFFRE SPÉCIALE : -5% + port + n° Histoire de Guerre GRATUITS

☐ **Les Chasseurs d'Afrique . . . . 34,67 €** [3]
☐ **Les paras brit. et français du DDAY . . . . 31,30 €** [3]
☐ **Le CEF en Italie. . . . . 37,95 €** [3]
☐ **L'odyssée de la colonne Leclerc . . . . 37,00 €** [3]
☐ **Aout 44, le débarquement en Provence . . . . 37,95 €** [3]

Je choisis en cadeau H.de Guerre n° *(voir p.82-83)* : . . . .

TOTAL LIVRES . . . . ,   €

FRAIS DE PORT (2 - Livres)	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
	DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. *Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe* : Autres pays, ajouter les frais de port.

GBM 078

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
Fax : 01 47 00 51 11.
SERVICE CLIENTS
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ,   €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en (*mois* / *année*) *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

ABONNEZ-VOUS !

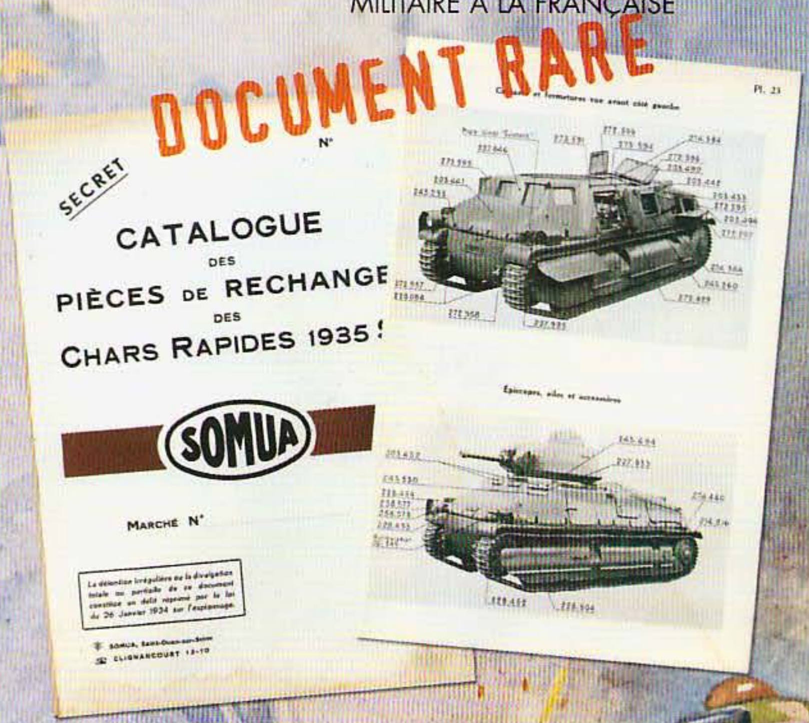
Histoire de Guerre
Histoire de GUERRE
& BLINDÉS
MATÉRIEL

LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION
MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages
réunissant les plus beaux
extraits du catalogue
de pièces de rechange du
char Somua S 35


DOCUMENT RARE

N°

SECRET

CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHANGE
DES
CHARS RAPIDES 1935

SOMUA

MARCHE N°

La détention irrégulière ou la divulgation totale ou partielle de ce document constitue un délit réprimé par la loi du 26 Janvier 1934 sur l'espionnage.

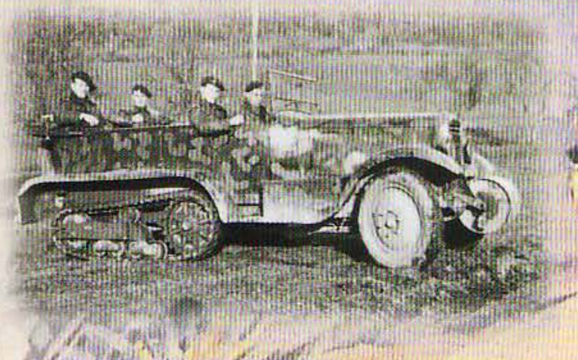
SOMUA, Saint-Ouen-sur-Seine
CLIGNANCOURT 13-10

Pl. 23

Épiscopes, ailes et accessoires

Au sommaire des prochains numéros :

Le futur : le char Renault G1R, une révolution
Opérations: chars D2 au combat
Combattants : en pointe avec le 8e cuirassiers
Tous terrains : le plus rare des six-roues Latil
Matériels : les Citroën-Kégresse blindées
Grande Guerre : les Peugeot de la Voie Sacrée



Tous les matériels français qui roulent ou tirent sont dans Histoire de Guerre GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN
6 numéros ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*
je recevrai en cadeau le fac similé du Somua S 35
Montant .... ___,__ €[1]
☐ JE SUIS PARRAINÉ, je joins les coordonnées de mon parrain

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

- **ANCIENS NUMÉROS** • *(Cercler les numéros choisis)* : 1 - 8 - 11 - 13 - 14 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 22 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 29 - 32 - 34 - 35 - 36 - 37 - 39 - 40 - 41 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 53 - 54 - 58 - 60 - 61 - 62 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73
(GBM) n° 74, 75, 76, 77: l'ex **6,90** € .... ___,__ €[1]
- **HORS-SÉRIE** Histoire de Guerre :
1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 : l'ex : **10,95** €...... ___,__ €[1]

OFFRE SPÉCIALE ÉTÉ - page 83

je commande les anciens magazines (hors-série thématique inclus) par lot, à **15 € le lot de 3** *(cerclez les n° ci dessus)* ... ___,__ €[1]

FRAIS DE PORT [illegible]	France	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex.: 5 €.	6 à 12 ex.: 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex.: 12 €	6 à 12 ex.: 15 €	12 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex.: 15 €.	6 à 12 ex.: 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex.: 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	

GBM 078

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ___,__ €
Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections
☐ **CB n°**
expirant en __ __ (*mois* *année*) *Clé* ___ *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*
Signature :

Histoire de Guerre
N°1

n°1 : la 1re DCR anéantie par les Panzer de Hoth • Saint-Exupéry et le Pô d'échappement • Jours de Juin 40 au Michelsberg

Histoire de Guerre
N°8
24 mai 1940

n°8 : Dunkerque • Operation Strangle et la ligne Gustav • la fin des destroyers allemands en France

Histoire de Guerre
N°11
Les blindés français de la Wehrmacht

n°11 : les blindés français de la Wehrmacht • 11 ao^t 44 la bataille de Cluny • la JG 53 • le 2 cm Flakvierlinig 38 dans la Kriegsmarine

Histoire de Guerre
N°13
HITLER

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

Histoire de Guerre
N°14
Décembre 1944 : BASTOGNE

n°14 : Bastogne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

Histoire de Guerre
N°16
PATTON

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

Histoire de Guerre
N°17
OWEN DENIS JOHNSON

n°17 : Le char Renault B1bis • Bataille aéronavale en mer de Corail • La capture du général Giraud en 1940

Histoire de Guerre
N°18

n°18 : La Grossdeutschland pendant l'été 42 • le groupe de chasse de la Kampgeschwader 40 • le sabordage de la flotte à Toulon.

Histoire de Guerre
N°19
HIROSHIMA NAGASAKI
POURQUOI ?

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

Histoire de Guerre
N°20
AFRIKA KORPS 1941
De Tripoli à Bardia

n°20 : Afrika Korps 1941 • Heinz Zimmer, mécanicien et pilote de chasse • Greif et Adler, les sd.Kfz 250/3 de Rommel

Histoire de Guerre
N°24
MONCORNET

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

Histoire de Guerre
N°25
MALTE

°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

Histoire de Guerre
N°26
TIGER

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

Histoire de Guerre
N°27
LA BATAILLE D'ANGLETERRE

n°27 : La bataille d'Angleterre • Raid sur Maaløy • L'échec de la reconstruction de la Kriegsmarine

Histoire de Guerre
N°28
EL ALAMEIN

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

Histoire de Guerre
N°29
STALINGRAD
La roue tourne

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

Histoire de Guerre
N°30
Les Paras
Koufra

n°30 : Les parachutistes • Koufra • Le Long Range Desert Group • Évolution de la Grossdeutschland 1940-43

Histoire de Guerre
N°32
Opération "Merkur"

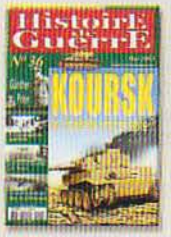
n°32 : Opération « Merkur » les paras allemands en Crète • l'ouvrage d'Anzeling • Les régiments de pionniers de la VIIe Armée

Histoire de Guerre
N°34
Les bombardements stratégiques du Japon

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

Histoire de Guerre
N°35
LA LIGNE MAGINOT
une forteresse inachevée

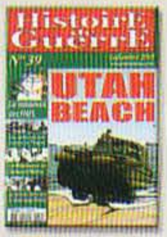
n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est


Histoire de Guerre
N°36
KOURSK

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

Histoire de Guerre
N°37
La vérité est-elle possible !

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuses d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk


Histoire de Guerre
N°39
UTAH BEACH

n°39 : Utah Beach • La naissance des FNFL • Coulez le Tirpitz ! • les Italiens de la 2.Fallschirmjäger Division

Histoire de Guerre
N°40
NORMANDIE-NIEMEN

n°40 : Normandie-Niemen • Juin 40 le dernier combat de chars du 8e Dragon • La carrière du cuirassé Missouri

Histoire de Guerre
N°41
LE VERCORS
et les Alliés

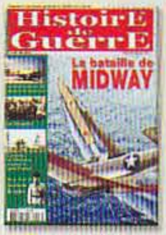
n°41 : Le Vercors et les Alliés • Les chars de combat 1916-45 • McArthur, l'enfant terrible de la stratégie américaine.

Histoire de Guerre
N°45
Opération "Anvil-Dragoon"
Le débarquement en Provence

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar

Histoire de Guerre
N°46
La 7e division légère mécanique

n°46 : La 7e division légère mécanique • l'abordage de l'Altmark • À l'assaut du fort de Boussois • Peugeot sous l'Occupation


Histoire de Guerre
La bataille de MIDWAY

n°47 : La bataille de Midway • Le Me 262 • Les Bersaglieri • Comment les Allemands voyaient la Ligne Maginot

Histoire de Guerre
KÖNIGSTIGER

n°48 : Le Königstiger • Les Leichten-Divisionen en Pologne • L'orchestre noir, l'opposition militaire à Hitler

Histoire de Guerre
La bataille aérienne de DUNKERQUE

n°49 : La Bataille aérienne de Dunkerque • M10 Tank Destroyer • La bataille du Cap Nord 43 • de la div. de cavalerie à la DLM

Histoire de Guerre
Leningrad
Du sang et des larmes

n°50 : Leningrad, du sang et des larmes • le Sdkfz 251 • Les conséquences de la défaite de 1940

Histoire de Guerre
LES PORTE-AVIONS DE LA VICTOIRE

n°51 : Les porte-avions de la victoire de l'US navy • l'héroïque défense du Pont St-Louis.

Histoire de Guerre
L'évolution de l'armée de terre allemande

n°53 : L'évolution de la Heer • Le Surcouf • Berliet pendant la 2e GM • Batteries françaises des Arros et du Requin

Histoire de Guerre
U-Boote
type VII
au combat

n°54 : Les U-boot type VII au combat • Birmanie 44 : bataille de Kohima • Tobrouk 42

Histoire de Guerre
Les bérets rouges à ARNHEM

n°58 : Opération « Market Garden » • Les « Lions de la 12 » • Le Prinz Eugen • les blindés canadiens 39-45

Histoire de Guerre
PANZERJÄGER
Les chasseurs de chars de la Wehrmacht

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

Histoire de Guerre
LES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES

n°60 : Les Forces Aériennes Francaises Libres • La tragédie de Céphalonie • Gazala • la 1.Panzer-Division • Préparation de Pearl-Harbor

Histoire de Guerre
TUNISIE

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

Histoire de Guerre
DOSSIER

n°62 : Les bombardements Stratégiqaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

Histoire de Guerre
Jagdpanzer

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mullberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

Histoire de Guerre
La 1re DFL
de Strasbourg à Colmar

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

Histoire de Guerre
Guerre aérienne en Afrique

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

Histoire de Guerre
Mers el-Kébir

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

Histoire de Guerre
StuG !
Sturmgeschütze

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

Histoire de Guerre
SOMUA PANZER

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

Histoire de Guerre
Blitzkrieg made in USA

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

Histoire de Guerre
La libération de LENINGRAD

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

Histoire de Guerre
KAMIKAZE

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptême du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

ANCIENS N° : 6,90 €

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e gruppo • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

n°74 : nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 ...

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF

n°76 : la percée de Sedan • Le char B • AMD Laffly S15 Toe • ER 17

n°77 : la ligne Weygand le 12e GRCA • 155 C Schneider • TOE ER 26 bis Le 14e BCC • Latil TAR

OFFRE SPÉCIALE ÉTÉ

HORS-SÉRIE et n° THÉMATIQUES : 10,95 €

HS 1 :Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

HS 2 : Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

HS 3 : La Luftwaffe 1918-1945

HS 4 : Les places fortes de notre histoire.

HS 5 : Churchill, les combats du Vieux Lion

HS 8 : Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

HS 9 : Les Espions qui ont fait l'histoire

HS 10 : La révolution des chars de combat du FT-17 au Tigre II

HS 6 : Stratèges et stratégie, de Napoleon à Schwarzkopf

HS 7 : Un siècle de terrorisme

3 anciens Nos au choix* = 15€

* y compris hors-série thématiques

POUR COMMANDER, UTILISEZ LE BULLETIN P.81
offres valables jusqu'au 31 août 2007

OFFRE SPÉCIALE

+ un ancien n° d'Histoire de guerre OFFERT pour tout achat d'un de ces ouvrages

-5% + port GRATUIT

34,67 €

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Toutes leurs campagnes outremer et durant les deux guerres mondiales.
192 pages ~~36,50~~ €

31,30 €

LES PARAS BRITANNIQUES ET FRANÇAIS DU D-DAY
Uniformes, équipements et tous les détails sur les bérets rouges anglo-canadiens et français libres.
144 pages ~~32,95~~ €

37,95 €

LE CEF EN ITALIE
Les exploits de l'armée française d'Afrique, de retour au combat en Italie avec le général Juin.
176 pages ~~39,95~~ €

37,00 €

L'ODYSSÉE DE LA COLONNE LECLERC
L'incroyable périple des premiers Français libres, de Koufra à Tunis derrière l'intrépide Leclerc.
176 pages ~~38,95~~ €

37,95 €

LE DÉBARQUEMENT DE PROVENCE
L'«autre» grand débarquement, franco-américain qui va hâter la fin de la guerre à l'Ouest.
192 pages ~~39,95~~ €

TRACKSTORY

Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS

100 ans de chars et véhicules militaires

Les blindés Français de 1940

Chars et véhicules du monde

Nouveau !
n° 7 :
FCM 36
64 pages,
12 pages
couleurs

Juillet 2007
n° 2 :
Les
semi-chenillés
SdKfz 251
et leurs
variantes

Encore disponible

n° 1 :
Shermans Français
de la libération
1943-1945

n° 3 : Chars B1-B1 bis
n° 4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 Hotchkiss H35 / H39

FOCUS

Nouveau !
n° 1 : Renault UE

Nouvelle collection !

Photoscope complet d'un matériel avec historique, photos d'archives, profils et plus de 150 photos couleurs, 44 pages.

Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc... Collections au format 17,5 cm X 24,5 cm. Nombreux profils couleurs, photos d'archives pour la plupart inédites. Couverture pelliculée, dos carré cousu collé. Edition bilingue.

MINITRACKS

Le seul magazine de modélisme militaire entièrement dédié aux petites échelles

Trimestriel - Format A4 Dos carré, 72 pages couleurs, couverture pelliculée

Commandez directement en ligne sur http://www.minitracks.fr

BON DE COMMANDE, à découper ou à recopier et à nous renvoyer avec votre règlement

Nbre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n°4 ☐
n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ Centurytracks n°1 ☐ n°2* ☐
*Juillet 2007

TRACKSTORY et CENTURYTRACKS :14,50 € par numéro
+ port unitaire .... exemplaire(s) Total ☐
FOCUS : 9.95 € par numéro + port ☐
MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ☐
Abonnement 4 numéros, 41.50 €(france), 46,50 € (CEE)

***Port par n° commandé :** 3,00 € (france), CEE 4,00 €*
***A partir de 3 n° :** port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) - **4 n° fdp** 9,00 € (France), 11,00 € (CEE)*
***5 n° fdp** 11,00 € (France), 15,00 € (CEE) - au delà de 5 n° nous consulter*

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville/City :
Pays / Country : Email :
Chèque bancaire ou postal pour France uniquement
France et autres pays / Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte / credit card number :
Expire le / Expiry date :
Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur / credit card holder's name :
Date et signature :

Envoyez votre règlement à : Editions du Barbotin
25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 01-69-01-62-40

LIBRAIRES SPÉCIALISÉS A&C OBJETS DE COLLECTIONS

19, avenue de la République, 75011 Paris
Tél. : 01 49 23 72 22 Fax : 01 40 21 97 55
Ouvert le lundi (12 h-19 h) et du mardi au samedi (10 h-19 h)
www.librairie-ac.com

Sur place, retrouvez toute la gamme des anciens numéros et des hors-série

et toutes les publications

ANALYSES HISTORIQUES DE 1940

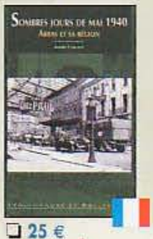
☐ 35 €
Port : 6,25 €*
Le mythe de la guerre-éclair,
par H.H. Frieser.
Analyse stratégique de 480 pages.
Réf. 77790.

☐ 29 €
Port : 6,25 €*
Les sept erreurs tratégiques fatales de Hitler,
par C. Collin-Delavaud.
Analyse stratégique de 290 pages.
Réf. 77919.

☐ 21,50 €
Port : 5 €*
Hitler chef de guerre,
par P. Masson.
Historique de 335 pages et 10 cartes N&B.
Réf. 95679.

☐ 25 €
Port : 6,25 €*
Erich von Manstein, le stratège de Hitler,
par B. Lemay.
Biographie de 530 pages et 14 cartes N&B.
Réf. 95867.

☐ 20 €
Port : 5 €*
D'Alsace en Périgord, Histoire de l'évacuation 1939-40,
par C. & F. Schunck.
145 pages ill. de photos N&B.
Réf. 84945.



☐ 25 €
Port : 6,25 €*
Sombres jours de Mai 1940, Arras et sa région,
par A. Coilliot.
Historique de 380 pages et 35 photos N&B.
Réf. 84943.

☐ 15 €
Port : 5 €*
Mai 1940, l'invasion Allemande,
par J. Mohimont.
80 pages et 150 photos N&B.
Réf. 86012.

☐ 22 €
Port : 6,25 €*
Savoie : Juin 1940, l'ultime victoire (vol.2) l'attaque allemande, par L. Demouzon.
167 p.et 180 photos et cartes N&B
vol.1 également disponible.
Réf. 85568.

CAMPAGNE DE 1940

☐ 35 €
Port : 6,25 €*
British Expeditionary Force organisation & order of battle 10th may 1940 vol.2,
par A. Philson.
147 pages d'ordres de bataille ill. de cartes. Réf. 95935.

☐ 13,60 €
Port : 6,25 €*
Chars de combat 1935-40.
78 pages ill. de photos N&B et couleurs.
Réf. 36501.

☐ 13,60 €
Port : 6,25 €*
La Bataille des Alpes 1939-40.
78 pages ill. de photos N&B et couleurs.
Réf. 85580.

☐ 29 €
Port : 6,25 €*
Forteresse Boulogne-sur-Mer 1939-44,
par A. Chazette.
176 pages et 400 photos N&B.
Réf. 26006.

☐ 14,50 €
Port : 5 €*
Le FCM 36,
par P. Danjou.
62 pages et 120 photos N&B et profils couleurs.
Réf. 21085.

☐ 14,90 €
Port : 5 €*
Blitzkrieg.
HS de la revue Batailles & Blindés. 112 pages ill. de photos et profils N&B et couleurs.
Réf. BB021.

Sur place, bénéficiez de toutes les promotions temporaires sur la gamme des livres **Histoire & Collections.**

L'ensemble de cette page constitue un **BON DE COMMANDE**. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement. *Si vous passez à Paris, n'hésitez pas à venir nous rendre visite. Tous les ouvrages présentés ici sont (sauf rupture momentanée de stock), disponibles dans nos rayons, en compagnie de milliers d'autres.*

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

A&C

Merci de cocher les ouvrages choisis et de nous renvoyer l'ensemble de cette page (original ou photocopie), dûment remplie avec votre règlement à
A&C, 19, avenue de la République, 75011 Paris

GBM 78

Nom & Prénom
Adresse
Code postal
Ville
Pays
Adresse e-mail**
MONTANT TOTAL* : .... €
RÉGLEMENT PAR : ☐ Mandat ☐ Chèque
☐ CB
INDIQUEZ LES TROIS DERNIERS CHIFFRES QUI FIGURENT DANS LE CADRE SIGNATURE AU DOS DE VOTRE CARTE :
Date d'expiration : /
Signature :

* **Frais de port groupés :** 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus
Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contac
**En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.